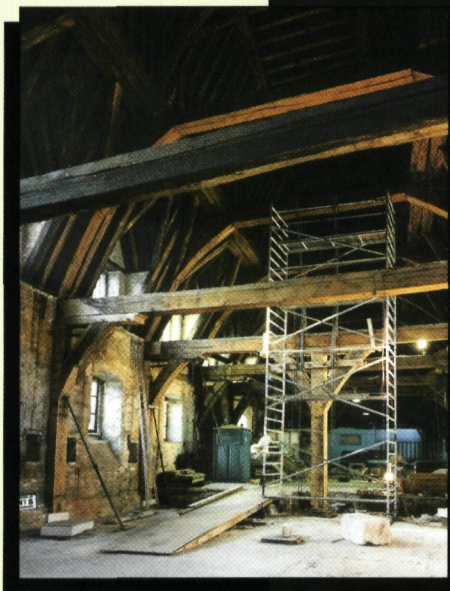


M&L



BOVENGRONDS EN ONDERGRONDS MILIEUBEWUST ACTIEF

DENYS



- Pijpleidingen, waterleidingen en collectoren
- Industriële leidingen en electromechanische uitrustingen
- Pompstations en waterzuiveringsinstallaties
- Renovatiewerken en speciale technieken
- Grondwerken en burgerlijke bouwkunde
- Tunnels, buisdoorpersingen en boringen
- Restauratiewerken
- Spoorwerken
- Milieutechnieken



DENYS

Industrieweg 124 - 9032 WONDELGEM (Gent)
Tel. 09/254 01 11 - Fax. 09/226 77 71

M & L

MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

Redactie

Afdeling Monumenten en Landschappen,
Pers & Voorlichting.
Zandstraat 3, 1000 Brussel.
Tel.: (02) 209 27 37 - Fax: (02) 209 27 05.
Eindredactie: M.M. Celis.
Vormgeving en productie: L. Tack.
Zetwerk en secretariaat: D. Torbeyns.

Redactiecomité

Voorzitter: E. Goedleven.
Leden: A. Bergmans, J. Braeken, M. Buyle,
M.M. Celis, M. De Borgher, J. De Schepper,
M. Fierlafijn, J. Gyselinck, A. Malliet,
G. Plomteux, L. Tack, S. Van Aerschoot,
Hedwig Van den Bossche,
Herman Van den Bossche, P. Van den Breemt,
Ch. Vanthillo, L. Wylleman.

Advertentiewerving

De Ganzerik, J. Casier
Maalsesteenweg 73, 8310 Sint-Kruis
Tel.: (050) 36 25 89 - Fax: (050) 37 33 64.

Druk

Die Keure
Oude Gentweg 108, 8000 Brugge
Tel.: (050) 33 12 35 - Fax: (050) 34 37 68.

Verantwoordelijke uitgever

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Departement Leefmilieu en Infrastructuur
Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting
en Monumenten en Landschappen
Luc Tack
Zandstraat 3, 1000 Brussel

De verantwoordelijkheid voor de gepubliceerde artikels
berust uitsluitend bij de auteurs. Alle rechten voor
het reproduceren, vertalen of herwerken zijn
voorbehouden.



Tweemaandelijks tijdschrift van het
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Departement Leefmilieu en Infrastructuur
Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en
Monumenten en Landschappen
Afdeling Monumenten en Landschappen



Afgiftekantoor : Brussel X

ISSN 0770-4948 • 16 jaargang Nr. 3 • mei-juni 1997

Inhoud

Het Capucijnenklooster te Sint-Truiden: Een archeologische visie	6
Dirk Van Eenhooge	
Architectuur voor het luchtruim Bouwen aan een nationale luchthaven	30
Jo Braeken	
Summary	63
M&L Binnenkrant	

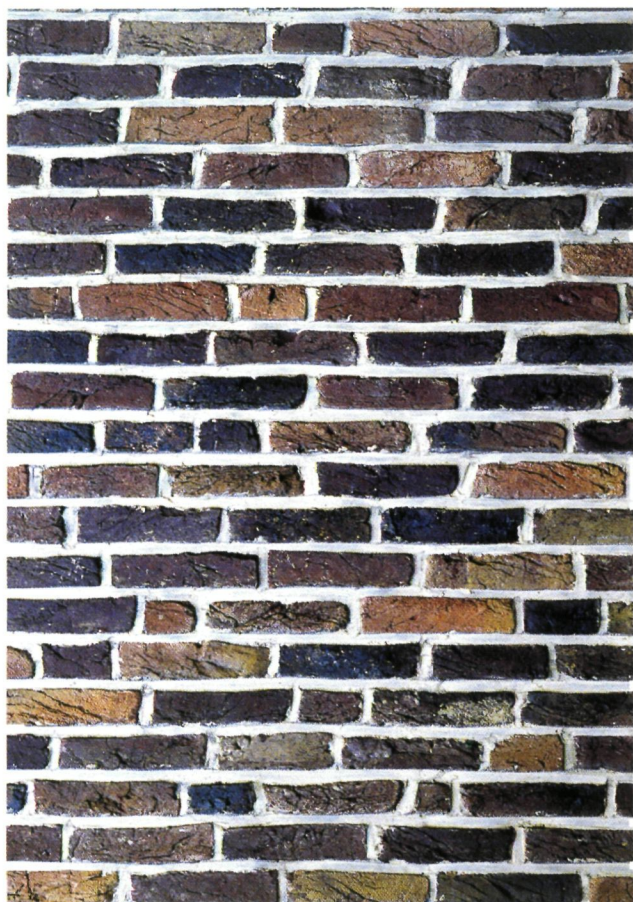
Abonnementsvoorwaarden 1997

België: 1150 fr. (ook losse nummers verkrijgbaar voor 220 fr.).
CJP'ers betalen: 950 fr.
Buitenland: 1300 fr.

Uw abonnement gaat automatisch in na overschrijving op rek. nr.
091-2206040-95 van Monumenten & Landschappen, Zandstraat 3,
1000 Brussel met vermelding "M&L-jaarabonnement 1997".
U ontvangt dan alle nummers van het lopende jaar.

Zonder schriftelijke opzegging vóór het einde van elk kalenderjaar, wordt een abonnement automatisch verlengd
voor de volgende jaargang. Tussentijds kunnen geen abonnementen worden geannuleerd.

Cover: De Nationale Luchthaven kort na de voltooiing begin jaren '60
(Library Resources & Research Sabena)



Steenbakkerij HOVE BVBA

**BREUGHEL,
echte handvormsteen
gemaakt naar aloude
werkwijze.**

De handvorm wordt op ambachtelijke wijze gemaakt uit een deeg, één voor één geslagen met de hand in een houten vorm, gedroogd in open lucht en gebakken op 1080 °C in een ringoven met steenkool als enige brandstof.

**Lindendreef 101
9400 Ninove
Tel. 054/33.26.67 Fax 054/32.82.38**

ZONDER RENOFORS-BETA ZAG U DIE MOLENS NIET MEER...

Heeft U zich al eens afgevraagd hoe het komt dat eeuwenoude houten molens nog steeds de wind trotseren? Of hoe de Middeleeuwse klokkestoel van de prachtige Sint-Romboutskathedraal zijn tonnenzware beiaard torst?

Solar nv vernieuwt en versterkt rottend hout met het Renofors-Bèta systeem. Voor jàààren.

Renofors-Bèta is een (kostenbesparend) alternatief voor dure en moeilijke vervangingswerken.

Renofors-Bèta is een gewapend kunstharsysteem dat snel, doeltreffend en esthetisch eeuwenoude constructies restaureert.

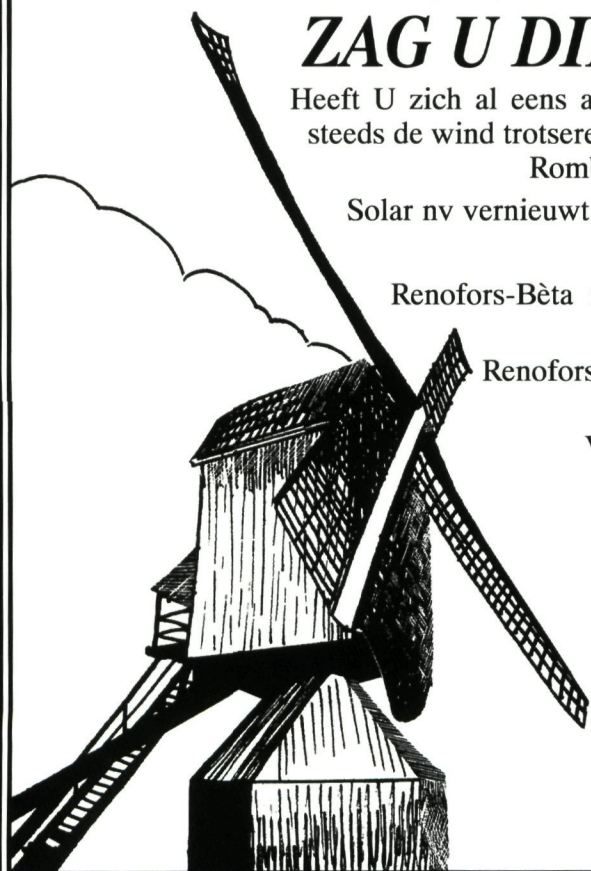
Vraag nu vrijblijvend documentatie. Bel 03/776.91.62

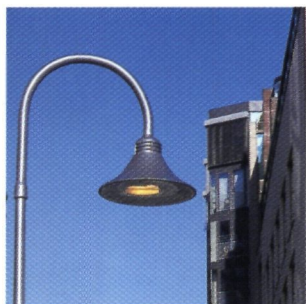
**U HEEFT GEEN MONUMENT
TE VERLIEZEN...**

Solar n.v.

Kleine Breedstraat 33 - 9100 St.-Niklaas

**Ook sterk in: gevelreiniging - steenverharding -
vochtwering - drooglegging van muren met capillair
stijgend vocht - dichtingswerken - betonrestauratie -
houtbehandeling - brandremming.**





De Noral technologie. Een nieuw licht op openbare verlichting.

Al 25 jaar lang is Noral de specialist op het gebied van verlichtingstechniek en fabricage van buitenarmaturen.

Onze armaturen laten zich makkelijk in elke omgeving inpassen, ze zijn duurzaam, behoeven nauwelijks onderhoud en zijn bestand tegen corrosie en vandalisme. Kortom, ze vormen een schitterende combinatie van design, verlichtingstechniek en kwaliteit. In onze collectie vindt u zowel klassieke als moderne

armaturen. Voor de verlichting van straten, parken en pleinen komt u dan ook best uw licht opsteken bij Noral.



Noral Benelux N.V. Omega Business Park - Wayenborgstraat 7 - B-2800 Mechelen Noord II

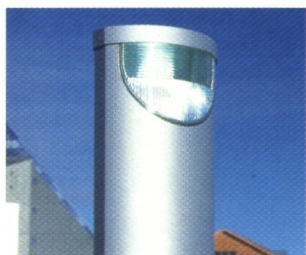
Wenst u meer inlichtingen? Bel ons op het nummer 015/ 20 72 71 of stuur ons de coupon terug of fax hem naar het nummer 015 /20 49 84.

Naam: Functie:

Adres (kantoor):

.....

.....



Al 25 jaar lichtjaren voorop.

MOELA
Baron B. & Celli



P. NIJS N.V. ALGEMENE ONDERNEMING

DAK-ZINK-BOUW- EN
RESTAURATIEWERKEN
STEENKAPPERIJ
SCHRIJNWERKERIJ

E3-Laan 49 – 9800 DEINZE
Tel. : (09) 386 07 63 – 386 61 50
Fax : (09) 386 04 15



Dakwerken G. BOSCH
b.v.b.a.

Dak-, Zink- & Roofingwerken
Specialiteit:
Restauratie van oude daken

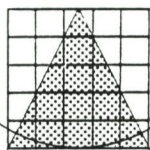
Aatrijkestraat 109 8820 Torhout
Tel. 050/21.10.85 - Fax 050/22.06.17
Reg. nr. 051511

BOUWKUNDIG ERFGOED

INTEGRALE BEGELEIDING VAN BOUWHEER
VOORONDERZOEK STUDIE EN COORDINATIE, NAZORG
STABILITEITSSTUDIE VAN HISTORISCHE GEBOUWEN

ir. Wim Van Der Schueren
raadgever ingenieur

L. Van Houttestraat 49 - 9050 Gentbrugge (Gent)
Tel. 09/230.08.70 Fax 09/231.75.08



PROFIEL

RESTAURATIE & MONUMENTENZORG

Oostveldkouter 26 • 9920 Lovendegem

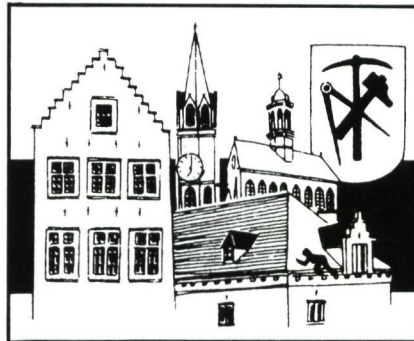
Meubilair (wel en niet gepolychromeerd)
Sculptuur (steen en hout) • Leder
Bodemvondsten (hout en leder)
Schilderijen (paneel en doek)

ONDERZOEK & BEHANDELING

Lauwers M.	09/372 63 03
Van Der Biest L.	03/771 44 66
Vandenborre H.	09/372 63 03
FAX	09/372 63 03

MOREELS H

Specialiteit restauratie
historische gebouwen & kerken



Natuur & kunstleien - pannen & asfalt

Restauratie van glasramen
van kerken en partikulieren

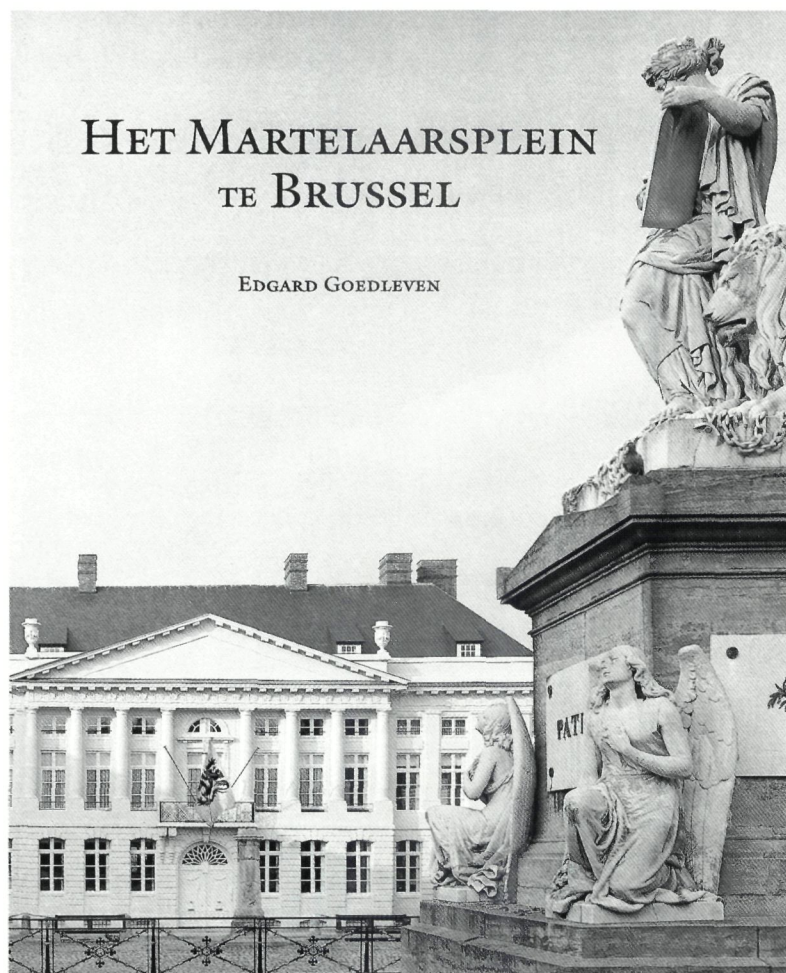
Eigen ontwerpen

43 Jerusalemstraat
9420 ERPE-MERE

Tel. (053) 83 01 54 • Fax (053) 83 33 65

Het Martelaarsplein

te Brussel



- 200 jaar Belgische en Vlaamse geschiedenis verteld op een bevattelijke manier

- Meer dan 300 nooit eerder getoonde foto's en documenten

EEN PRACHTIG GESCHENK

HET MARTELAARSPLEIN TE BRUSSEL
Edgard Goedleven

Vormgeving Luc Tack

256 BLZ.

Met ca. 300 afbeeldingen in kleur

330 X 250 MM

Gebonden met stofomslag

2650 FR.

ISBN 90 209 2845 7

NUGI 223 - SBO 49

Is het enkel een speling van het lot of de ironie van de geschiedenis dat thans de Vlaamse regering is gevestigd op het Brusselse Martelaarsplein waar de opstandelingen liggen begraven die in 1830 sneuvelden tijdens de Belgische omwenteling?

In dit prachtig geïllustreerde kunstboek hangt Edgard Goedleven het verhaal op van dit authentieke classicistische monument. Zijn wedervaren gedurende twee eeuwen geschiedenis wordt hier op uitstekende wijze geschetst. De band met het politieke en sociale leven wordt nooit uit het oog verloren. Of hoe politiek en architectuur elkaar steeds weer beïnvloeden.

Besteladres: Afdeling Monumenten en Landschappen
Zandstraat 3 - 1000 Brussel
tel. (02)209 27 37 fax (02)209 27 05

Prijs: 2650,-fr. (verzending inbegrepen).

Het boek kan verkregen worden door overschrijving van 2650,-fr. op rekeningnummer 091-2206040-95

Het Capucijnenklooster te Sint-Truiden: Een archeologische visie

DIRK VAN EENHOOGHE

Het Capucijnen-
klooster te
Sint-Truiden



In 1988 startten in het voormalig Capucijnenklooster in Sint-Truiden restauratie- en verbouwingswerken. Deze werken waren voorafgegaan door een gedegen voorstudie, waarin zowel het klooster zelf als de historisch-stedelijke context uitgebreid werden bestudeerd en beschreven. Tijdens de werkzaamheden werd door de Afdeling Monumenten en Land-

schappen een uitgebreid archeologisch onderzoek uitgevoerd, dat in 1991 werd afgesloten. Van meet af aan was duidelijk dat een aantal ideeën en conclusies uit de voorstudie moesten genuanceerd of zelfs herdacht worden. Het ging hier voornamelijk om enerzijds de voorgeschiedenis en betekenis van de vestigingsplaats van het klooster, en anderzijds zijn bouwgeschiedenis.

DE VOORSTUDIE

In deze studie die werd uitgevoerd door een studiegroep, naast architect Jos Martens bestaande uit André Impens, Louis Coolen en Sieg Vlaeminck (1), en waarvan in 1988 een samenvatting verscheen in dit tijdschrift (2), wordt zoals gezegd ruime aandacht besteed aan de historisch-stedelijke context. Centraal hierin staat de visie dat het Capucijnenklooster in de 17de eeuw werd gevestigd op een plek die zich bevond in een niet-bewoonde *"restruimte die besloten zat tussen de stadswallen en de circummeatus"* (3). Met deze laatste term wordt een stratencircuit bedoeld dat parallel loopt aan de laat-middeleeuwse stadsmuren, en waarvan de auteurs aannemen dat dit teruggaat op een stadsomwalling uit de tweede helft van de 11de eeuw.

Het is duidelijk dat de interpretatie als *"no man's land, vereist voor de gevechten, ... een restruimte, eertijds onbebouwd schootsveld, later tuinen en velden"* (4) binnen zeer ruim aangelegde stadsmuren, in feite teruggaat op de historicus J.L. Charles, die bij zijn studie van Sint-Truiden zelf opmerkte dat zijn reconstructie van de 11de-eeuwse omwalling een voor deze periode wel zeer grote stad veronderstelde (5).

Sinds de studie van J.L. Charles is de kennis van en vooral het inzicht in de ontstaansgeschiedenis en vroege ontwikkeling van middeleeuwse steden echter aanzienlijk geëvolueerd. In het licht van deze nieuwe inzichten werden aan de door Charles geïnspireerde gangbare opvatting dan ook de nodige correcties aangebracht door John De Meulemeester, die een 11de-eeuwse stad reconstrueert (6) die beduidend kleiner is dan zowel de laat-middeleeuwse omwalling als de door Martens in zijn studie geponeerde *"circummeatus"*. Belangrijk voor ons verhaal is hierbij vooral dat De Meulemeester er eveneens op wijst, dat er reeds in deze periode bewoning was buiten de stadsmuren, en dat deze pas bij de oprichting van een aanzienlijk ruimere stadsomwalling in de 13de-14de eeuw binnen de stad kwam te liggen. Hij citeert als voorbeeld het gehucht nabij de Sint-Gangulfuskapel, gelegen ten westen van de 11de-eeuwse stad (en het moeras van de Cicindria); deze ca 1080 gestichte kapel werd pas in de 13de eeuw parochiekerk; tot dan was de even oude Onze-Lieve-Vrouwekerk de enige parochiekerk in Sint-Truiden.

Deze nieuwe visie, die nog door verder onderzoek moet worden bevestigd, duidt in ieder geval aan, dat de notie van een restruimte binnen de stadsomwalling met de nodige argwaan moet worden bekeken.



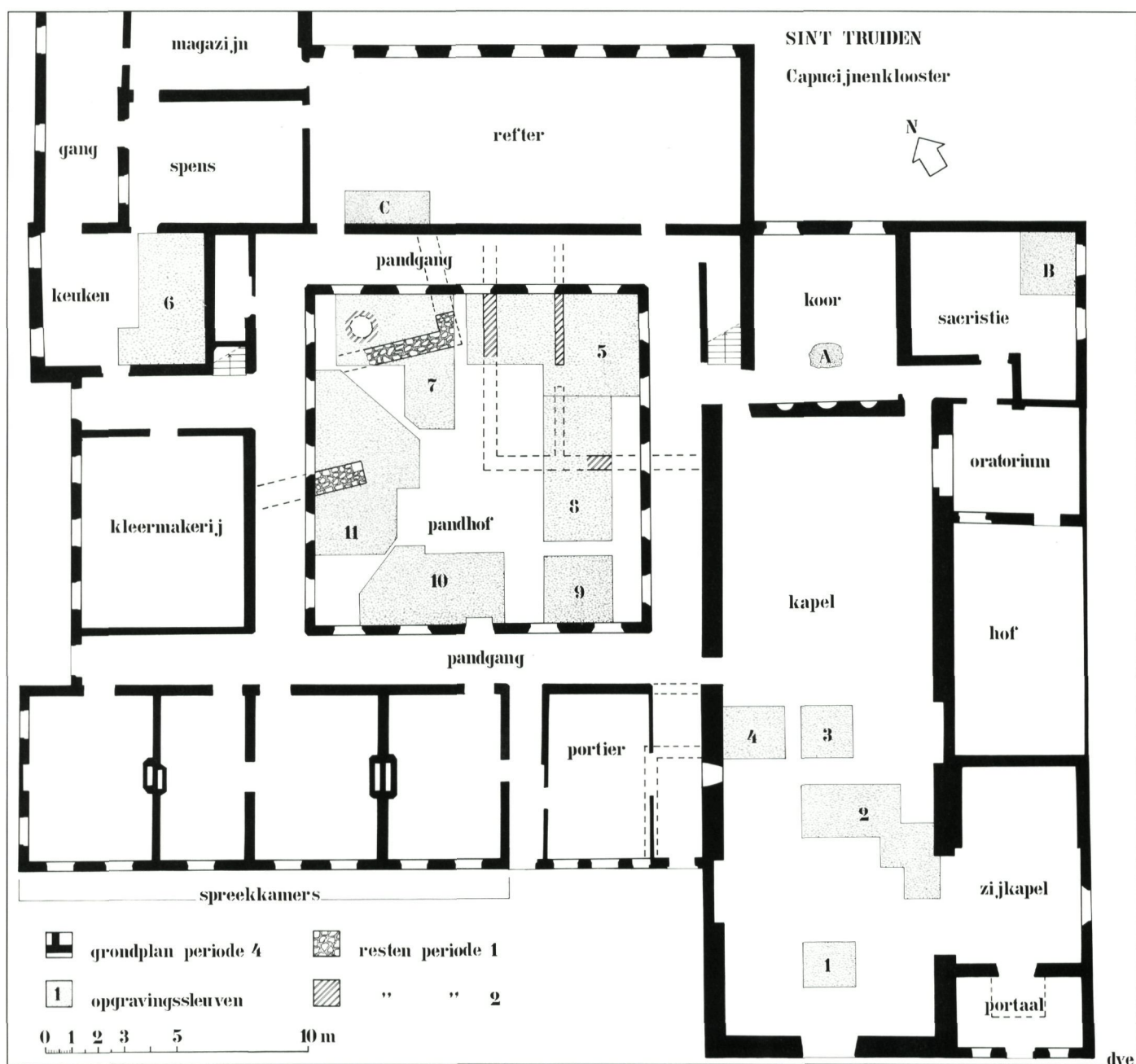
In de voorstudie wordt eveneens een reconstructie gebracht van de bouwgeschiedenis van het Capucijnenklooster (7). In deze reconstructie, die voornamelijk gebaseerd is op archivalische en historische gegevens, wordt er van uitgegaan dat in de huidige gebouwen grotendeels zowel de oudste kern als de latere uitbreidingen vervat liggen.

Zoals zal blijken leerden de resultaten van het archeologisch onderzoek dat zowel deze als gene visie aanzienlijk bijgesteld moeten worden.

HET ONDERZOEK

In totaal werden tussen juli 1988 en juni 1991 elf opgravings sleuven systematisch onderzocht. Het onderzoek ving aan met vier sleuven in de kapel; hierna werd verdergewerkt in de pandhof, waar zes sleuven werden onderzocht; een elfde sleuf werd in de keuken uitgegraven. Tijdens de restauratie werd verder materiaal gerecupereerd uit werkputten in de sacristie, het koor en de refter; ook op andere plaatsen in het klooster werden vaststellingen en opmetingen gedaan.

Uit al deze gegevens kon zowel een coherente bouwgeschiedenis van het Capucijnenklooster worden



Grondplan van het Capucijnenklooster, met aanduiding van de opgravings sleuven, en de oudere bewoningssporen (tekening D. Van Eenhooge)

gedistilleerd, als een - weliswaar fragmentair - beeld van de voorgeschiedenis van deze bouwplek.

DE OUDSTE BEWONING (PERIODE 1)

In de noordwestelijke hoek van de pandhof werden muurresten vrijgelegd die behoren tot de oudste bewoning op deze plaats (plans: nummers 32, 33 en 57). De 70 à 80 cm dikke muren, gebouwd met grijs-groene natuursteen, zijn lichtjes ingegraven in de oorspronkelijke, archeologisch steriele, roodbruine zandleembodem (nummer 17). De opgegraven

muren vertonen alle dezelfde oriëntatie en behoren waarschijnlijk tot één gebouw; door latere verstoringen is het niet mogelijk omvang en grondplan van dit gebouw te reconstrueren.

Nabij de opening in muur nummer 33 bleef een loopvlak, bestaande uit aangestampte aarde (nummer 34) gedeeltelijk bewaard. Dit laat toe het vloerniveau voor deze eerste bewoningsfase te bepalen op - 1 m 25.

Dateringselementen zijn niet echt voorhanden. Slechts enkele kleine wandscherfjes Andenne-ceramik zijn met zekerheid met deze fase te associëren; residueel materiaal in latere lagen dateert

Bakstenen vloer en muurresten van de 15de-eeuwse woning in de pandhof (foto D. Van Eenhooge)

ten vroegste uit eind 12de - begin 13de eeuw. Opvallend is verder de volledige afwezigheid van baksteen in deze periode. Op basis van deze vage gegevens situeren we de eerste bewoning op deze plaats ten vroegste in de 12de eeuw.

In de kapel werd gelijkaardig muurwerk aangesneden; het gaat hier echter om een zeer klein fragment dat door een later graf werd verstoord, zodat zelfs toewijzing aan de eerste bewoningsfase verre van zeker is.

DE TWEEDE BEWONINGSFAZE (PERIODE 2)

Opnieuw fragmentair bewaarde resten van een tweede woning werden blootgelegd in het noordelijk deel van de pandhof, nu hoofdzakelijk in de noordoostelijke hoek. Ook hier zijn omvang en grondplan van het gebouw niet duidelijk.

De constructie werd voorafgegaan door het slopen van het vroegere gebouw en het aanbrengen van een 50 à 80 cm dikke nivelleringslaag (nummers 18, 30 en 54).

De muren van het gebouw zijn hoofdzakelijk opgetrokken in kalksteen, waartussen enkele baksteenbrokken werden verwerkt.

Muren nummers 42 en 11 zijn waarschijnlijk als buitenmuren te interpreteren, maar bleven onvolledig bewaard; een derde muur, nummer 9, minder diep gefundeerd, was duidelijk een lichte fundering voor een met leem bestreken vakwerkwand, waarvan enkele resten *in situ* bewaard bleven, en kan als een binnenmuur worden gezien. De woning was voorzien van een vloer in baksteen (afmeting 24 x 12 x 5,5 cm), die relatief goed bewaard bleef en eveneens in de pandgang werd aangetroffen (nummer 4).

Onder deze vloer werden op één plaats een muur (nr.15) en een loopvlak in kalkmortel (nummer 14) aangetroffen, die erop wijzen dat de zojuist beschreven woning een verbouwing was van een iets ouder huis, waarover echter nadere informatie ontbreekt. Op basis van het materiaal in de opvullingslaag (nummer 18) kan dit oudere huis gedateerd worden in het begin van de 14de eeuw; de verbouwing situeren we in de 15de eeuw.

Ten westen van het huis bevond zich een waterput (nummer 36) in baksteen (afmeting 26 x 12 x 5 cm), die echter bijna volledig verdween bij de aanleg van een latere fundering.

Twee afvalputten (nummers 58 en 59), zwaar ver-

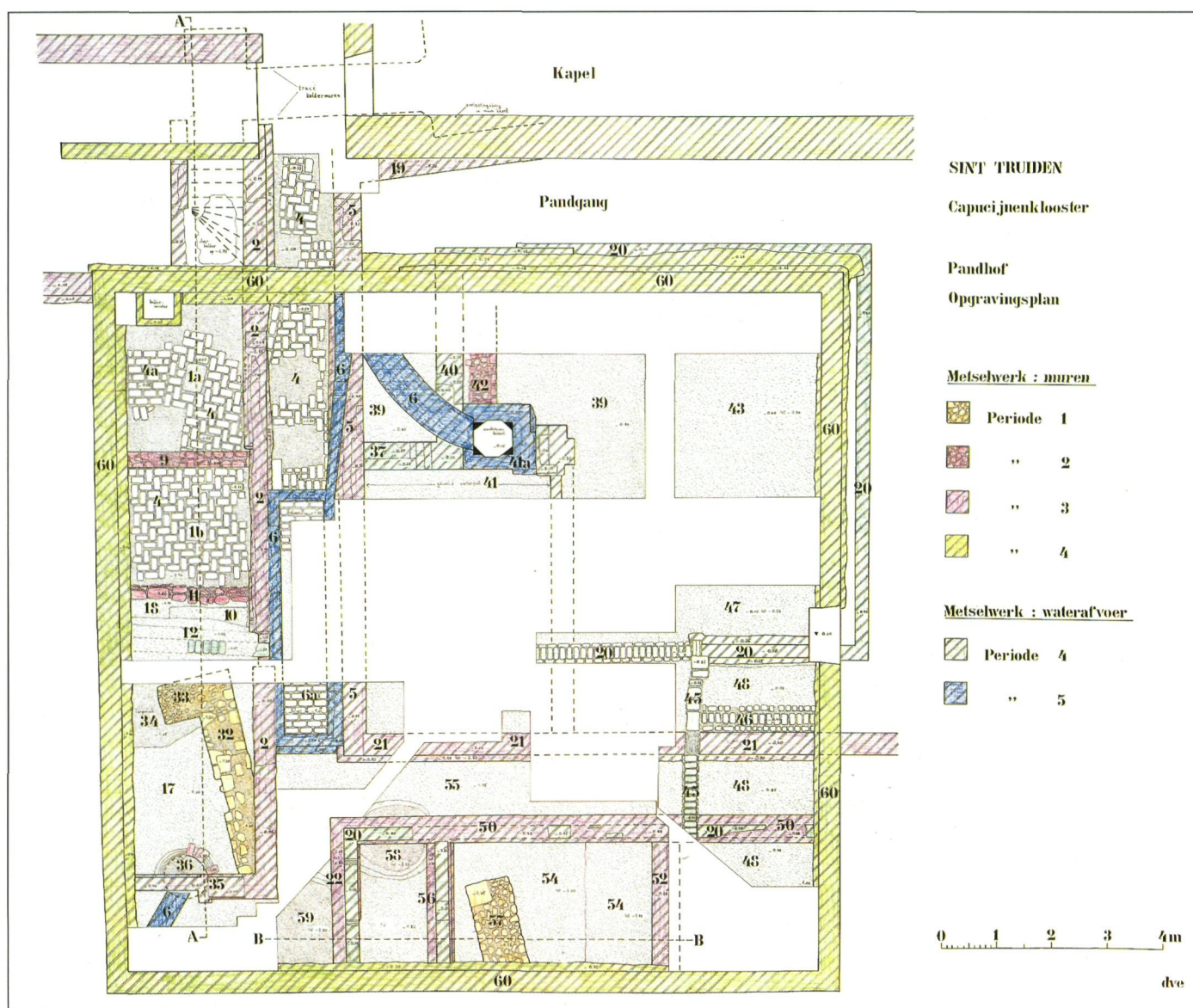


stoord door latere funderingen, bevatten steengoed, aardewerk en glas uit eind-15de, begin 16de eeuw.

Vermelden we tenslotte nog een losse vondst, een koperen munt die vrij precies kan gedateerd worden: het gaat om een oordje waarop aan de ene zijde een maagd in een prieel is afgebeeld, omgeven door de tekst AU(X.NOS).IN.NOM.DO(M); op de keerzijde bevindt zich een wapen met de Hollandse leeuw, vergezeld van de tekst PHS.D.G.(C)OM.HOL.Z.ZEL. Deze munten werden vanaf 1575 tot 1579 geslagen door de Hollandse Staten, die al sinds 1572 in opstand waren tegen de Spaanse koning Filips II (8). Op de koperen munten die zij sloegen komt nog altijd de naam van de koning voor, maar zijn wapens worden vervangen door dat van Holland. Vanaf 1580 heeft Zeeland zijn eigen muntkamer, en dan verschijnt het wapen van Zeeland op deze munten (9).

DE DISCUSSIE

De reeds zeer vroege bewoning en vooral de continuïteit van de bewoning van minstens de late 12de eeuw tot het begin van de 17de eeuw op de plaats waar dan het Capucijnenklooster wordt ingeplant, verplicht ons ertoe de reeds aangehaalde stelling van



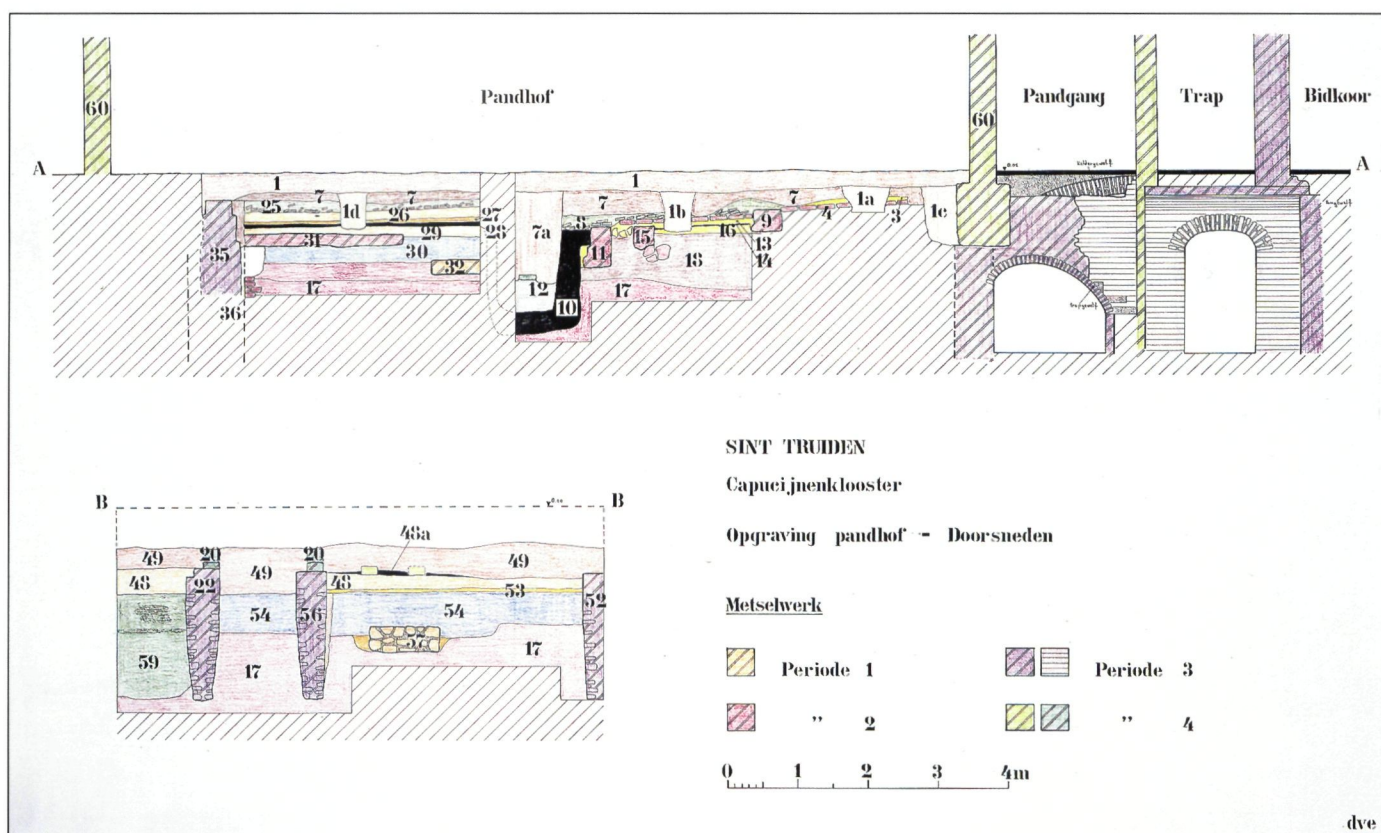
Opgravingsplan van
de pandhof
(tekening D. Van
Eenhooge)

Martens, Vlaeminck en Cools opnieuw te bekijken. Het is duidelijk dat het klooster niet werd ingeplant op een voorheen lege, afgelegen restruimte zoals hun stelling luidde.

In ieder geval ligt de nu ontdekte bewoning nabij de oudste weg van Sint-Truiden, een weg die volgens J.L.Charles bij het oprichten van de 11de-eeuwse omwalling werd onderbroken, waarna de stad werd verlaten via de meer oostelijk gelegen *Nieuwpoort* (10). In het licht van wat De Meulemeester naar voren brengt, zou het onderbreken van deze weg echter aanzienlijk later moeten zijn gebeurd. Ook is evident dat althans het oostelijk deel van de door Martens veronderstelde "*circummeatus*" in feite teruggaat op de laat-11de-eeuwse stadsomwalling zoals die door De Meulemeester wordt gereconstrueerd. Tussen 1129 en 1135 wordt deze oudste

omwalling, een aarden wal met houten palissade, vervangen door een stenen vestingsmuur. Of deze stenen muur samenviel met - dan wel een uitbreiding betekende van de aarden wal, en of deze 12de-eeuwse muur dezelfde is als deze waarvan we het tracé enkel vanaf de late middeleeuwen kennen, is echter nog steeds onbekend.

Als enige conclusie kunnen we hier stellen, dat de stelling van Charles en de theorieën die ervan werden afgeleid, in feite gebaseerd zijn op zeer onvolledig, onnauwkeurig en al te gemakkelijk als betrouwbaar beschouwd bronnenmateriaal. Enkel een gericht archeologisch onderzoek naar de evolutie van de stadsomwalling van Sint-Truiden kan hier ooit klaarheid in brengen.



Doorsneden AA en
BB doorheen de
pandhof (tekening
D. Van Eenhooge)

HET CAPUCIJNENKLOOSTER

In 1614 krijgen de Capucijnen, op voorspraak van prinsbisschop Ferdinand van Beieren, van de stads-magistraat de toelating zich te vestigen nabij de Hoge Veser (12). In de reeds vermelde samenvatting van de voorstudie door Martens, Vlaeminck en Cools in dit tijdschrift wordt de geschiedenis van het klooster bondig geschetst (13), zodat we hier niet meer op terug komen. Wél werden in hun voorstudie een aantal elementen besproken, die in het latere artikel in *M&L* niet aan bod kwamen, maar wel relevant zijn voor de bouwgeschiedenis zoals die nu dankzij het archeologisch onderzoek kan gereconstrueerd worden.

De kloosterorde der Capucijnen had eigen bouwmeesters, waarvan een aantal lijsten bewaard gebleven zijn; in deze lijsten valt vooral Andreas van Sint-Truiden op, die als medebouwmeester vermeld wordt voor het klooster te Mechelen, waarvoor de plannen in 1632 werden opgemaakt. Naast het uitkiezen van het bouwterrein en het opvolgen en controleren van de werken, waren de bouwmeesters immers ook verantwoordelijk voor het goedkeuren en ondertekenen van de plannen; blijkbaar stonden zij merendeels ook zelf in voor het tekenen van de

bouwplannen, alhoewel zij daar niet toe verplicht waren.

Ogenschoijnlijk verliep dit alles niet zonder de nodige problemen, want *"soms is men geneigd zich de vraag te stellen of deze provinciale bouwmeesters wel voldoende vakkennis bezaten om zulke werken te leiden, want het maakt toch een ongunstige indruk wanneer men ervaart dat bijna alle kloosters na enkele jaren zoniet afgebroken, dan toch grondig herbouwd dienden te worden. Men werkte ofwel te vlug (Gent, Tervuren), ofwel te klein en te goedkoop wegens geldgebrek (Aarlen)"* (14).

Precies dezelfde opmerking kan gemaakt worden voor het Capucijnenklooster te Sint-Truiden, waar eveneens is gebleken dat kort na de eerste bouwwerken reeds ingrijpende verbouwingen gebeurden, voornamelijk omdat de eerste aanleg te klein en te bescheiden bleek. Zo is uit het onderzoek duidelijk geworden dat van de huidige gebouwen enkel een paar ruimtes in de zuidvleugel van het klooster rechtstreeks teruggaan tot de eerste bouwphase; een groot deel van deze eerste gebouwen verdween ofwel volledig, ofwel bleven slechts één of twee muren bewaard die de aanzet vormden voor een uitbreiding.

HET ARCHEOLOGISCH MATERIAAL UIT DE OUDSTE BEWONINGSFAZEN.

Het hier te bespreken materiaal is afkomstig uit nivelleringslagen die behoren tot de tweede bewoningsfase. In deze lagen bevond zich een kleine hoeveelheid residueel materiaal uit vroegere perioden; ook in de latere, 17de-eeuwse opvullingslagen werd ouder materiaal aangetroffen, dat hier wordt voorgesteld.

Vroeg steengoed uit Brunssum-Schinveld is vertegenwoordigd door een drinkbeker [1] en een kruikbodem [2], overdekt met een paarse ijzerengobe, en daterend uit eind 13de-begin 14de eeuw. Uit dezelfde periode stammen twee kruikranden [3-4], met radstempelversiering en paarse ijzerengobe, die waarschijnlijk in Langerwehe zijn vervaardigd.

Gevlamd steengoed uit Siegburg is vertegenwoordigd door twee drinkschaaltjes [5-6] en een bodem van een drinkbeker [7], te dateren in de 14de-15de eeuw.

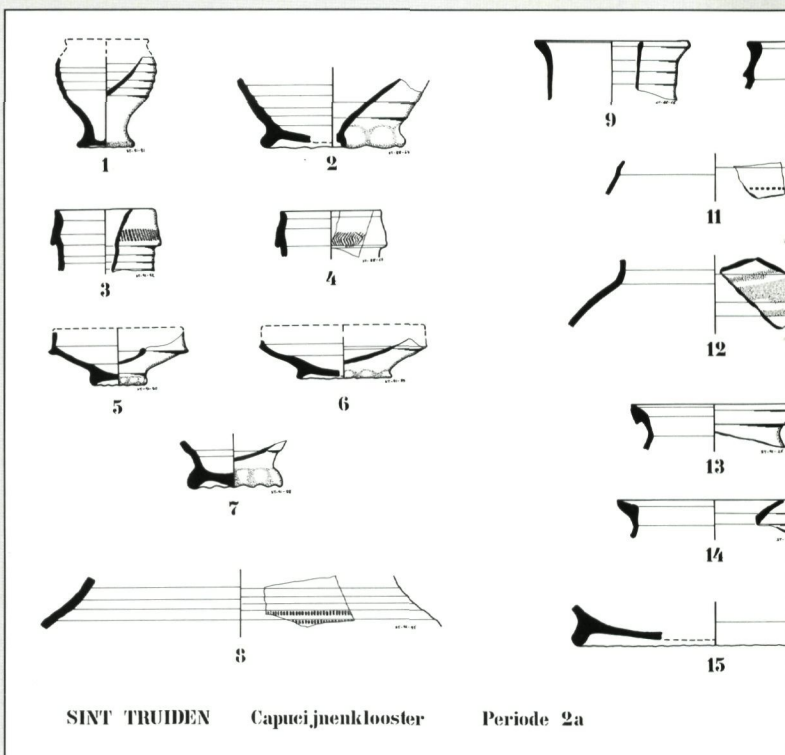
Steengoed met zoutglazuur is enkel aanwezig in de vorm van een wandscherf van een grote kruik met radstempelversiering op de schouder [8].

Maaslands aardewerk uit de 12de-13de eeuw komt voor in de vorm van een kruik in witte klei [9], de rand van een tuitpot [10] en twee wandscherven [11-12] in witgrijze klei uit Andenne. Al deze scherven vertonen vlekken loodglazuur. Tot dezelfde groep Maaslands aardewerk behoort een randscherf in grijs-groene klei [13].

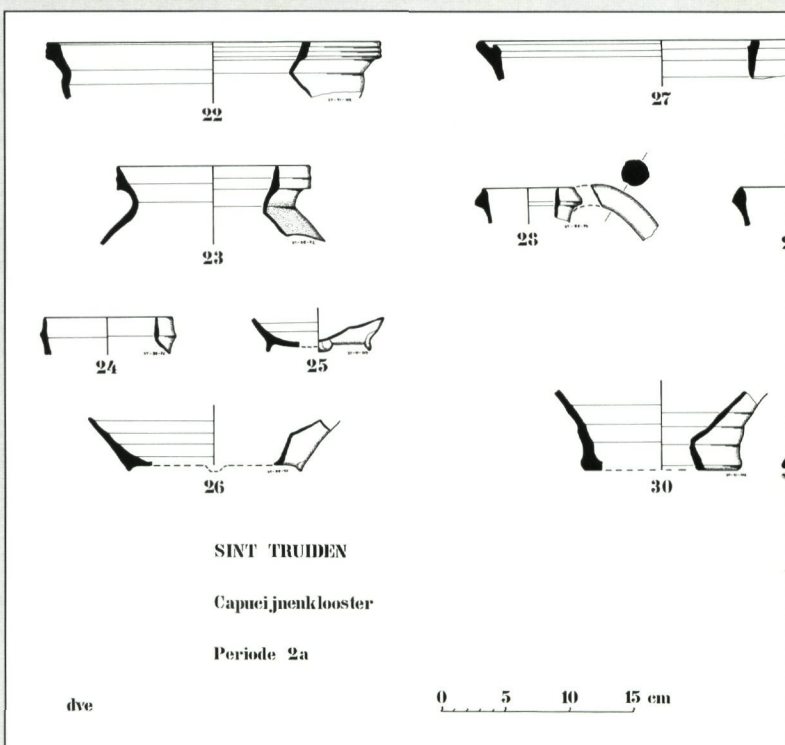
14de-eeuws *grijs aardewerk* is beperkt tot een randscherf [14] en een bodemfragment met uitgeknepen standring [15].

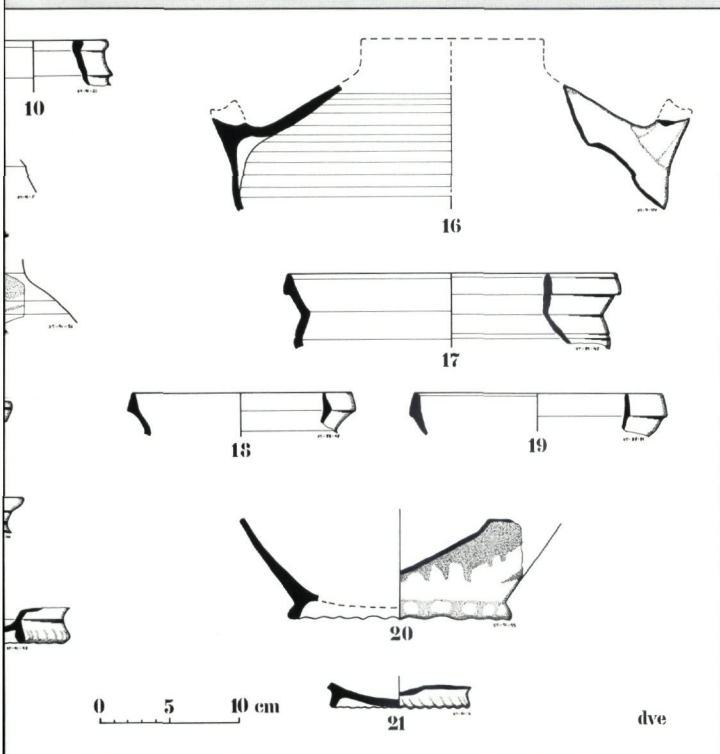
Een bijzondere groep onderscheidt zich door een *paarsbruine loodglazuur* op de rand en gedeeltelijk op het lichaam. Het baksel is licht oranje tot lichtgrijs en geheel of gedeeltelijk overdekt met een grijze sliblaag; na het aanbrengen van de glazuur werd het aardewerk waarschijnlijk reducerend afgebakken; het resultaat is een grote verscheidenheid in kleurvariaties in het baksel. Tot deze groep behoren een grote voorraadpot met horizontale oren [16], een kom met gietuit [17], een kruik [18] en kom [19], evenals twee bodems met uitgeknepen standring [20-21], die alle een grijs baksel vertonen; in oranjerood baksel zijn een grote kom [22], een kogelpot [23], een kruik [24] en twee bodems op uitgeknepen schelpvoetjes [25-26]. Dit aardewerk kan globaal in de 15de eeuw worden gesitueerd.

Tot het *hoogversierd aardewerk* uit eind 13de-begin 14de eeuw behoort een bodem in rood aardewerk, bedekt met een witte sliblaag waarop groene loodglazuur is aangebracht [30].

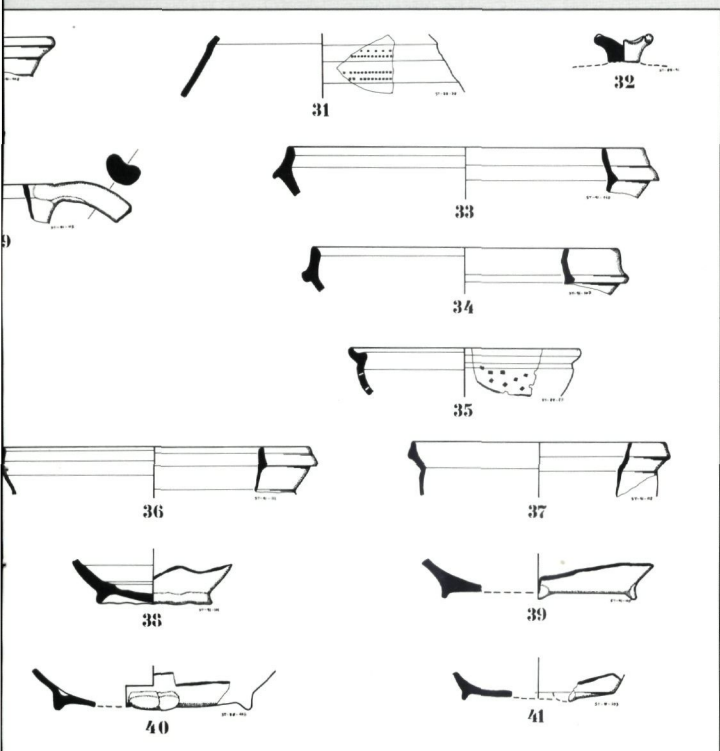


▲ Steengoed en aardewerk uit de eerste en tweede bewoningsfase (tekening D. Van Eenhooge)





▼ Roodbakkend aardewerk uit de tweede bewoningsfase (tekening D. Van Eenhooge)



Het overige materiaal behoort tot het *roodbakkend aardewerk* dat met loodglazuur is bedekt. Deze glazuur heeft een groene tint zoals bij een grote kom met dekselgeul [27], twee melkteilen [33-34], een vergiet [35], een kookpot [36] en het handvat van een potdeksel [32]; ofwel is de glazuur kleurloos zoals bij twee kruikranden [28-29], een wandfragment met radstempelversiering [31], een kookkom [37] en bodems met uitgeknepen standring [38] of schelpvoetjes [39-41]. Dit roodbakkend aardewerk is hoofdzakelijk in de 15de eeuw te situeren.

ARCHEOLOGISCH MATERIAAL UIT TWEE AFVALPUTTEN.

Ten oosten van de woning uit de tweede bewoningsfase werden twee afvalkuilen aangesneden, die de bouwresten uit de eerste fase verstoord hadden. Zelf waren de kuilen verstoord door latere funderingen, zodat van de inhoud slechts een fragmentair beeld overbleef. De twee putten bevatten zeer gelijkaardig materiaal, dat te situeren is in de tweede helft van de 15de-begin 16de eeuw.

Enkel in *afvalkuil 58* werd glas aangetroffen; het gaat om een optisch geblazen drinkbeker in zogenaamd Waldglas met schuine ribben en ruitmotieven [1].

Tot het Siegburgs gevamd steengoed behoren de rand van een trechterhalsbeker of -kruik [2] en een drinkschaaltje [3]. Een kruikje [4] en een grape [5] behoren tot de reeds vermelde groep met paarsbruine loodglazuur.

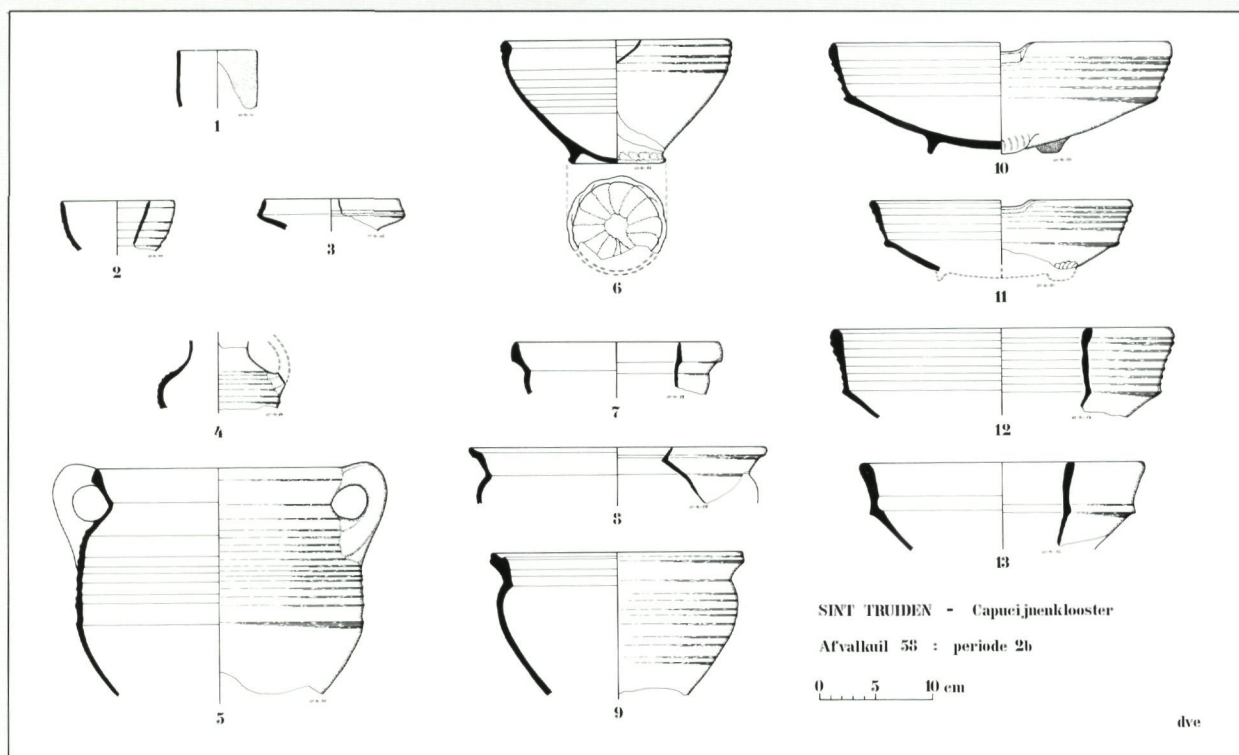
Een kom met spiraalvormig uitgeknepen standring en binnenin bedekt met groenbruine loodglazuur [6] vertoont eenzelfde scherp geribde rand als drie melkteilen met uitgeknepen standvoetjes [10-12], die enkel binnenin bedekt zijn met een kleurloze loodglazuur. Een kom met een eenvoudige opstaande rand is aan de buitenzijde met een bruine loodglazuur bedekt [13].

Tenslotte vermelden we nog drie kommen in niet-geglazuurd rood aardewerk met grove vershraling [7-9].

In *afvalkuil 59* bevond zich opnieuw weinig steengoed; uit Siegburg afkomstig is een trechterhalsbeker in gevamd steengoed [2], terwijl een kleine kruik [1], een bodemfragment [3] en een kruik (?) rand (4), allen bedekt met zoutglazuur, waarschijnlijk uit Raeren afkomstig zijn.

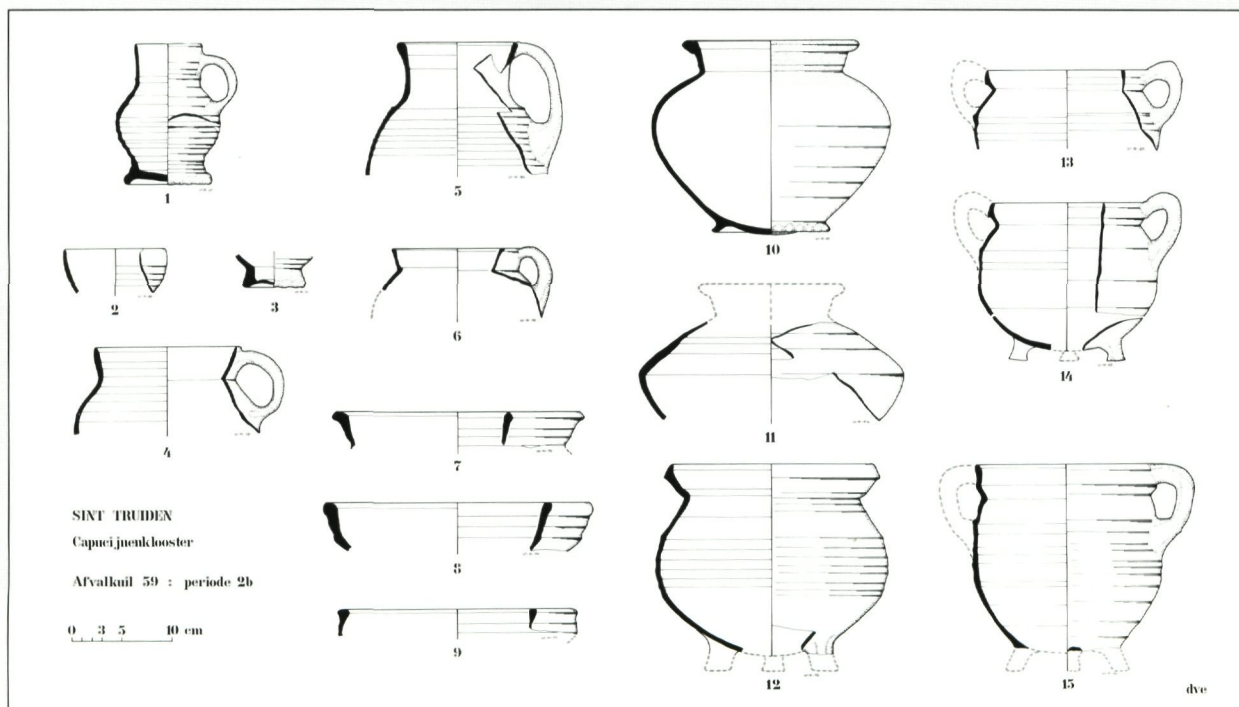
Een kruik [5], kookkom [6] en twee melkteilen [8-9] behoren tot het roodbakkend aardewerk met kleurloze loodglazuur, terwijl een andere pot [7] ongeglazuurd bleef.

De overige vondsten, twee potten [10-11] en vier grappen op pootjes [12-15], maken deel uit van de reeds besproken groep met paarsbruine glazuur. Gelijkaardig aardewerk werd reeds opgegraven te Tienen en is daar gedateerd in de 15de-16de eeuw (11).



▲ Glas, steengoed en aardewerk uit afvalkuil 58 (tekening D. Van Eenhooge)

▼ Steengoed en aardewerk uit afvalkuil 59 (tekening D. Van Eenhooge)



HET EERSTE KLOOSTER (PERIODE 3)

Eenmaal een geschikt bouwterrein voor de nieuwe vestiging was gevonden, zochten de Capucijnen eerst een voorlopig verblijf. Hierbij woonde men soms bij burgers in, maar de voorkeur ging toch naar een eigen huis. Het is helemaal niet onmogelijk dat de vroegere woning die in de pandhof werd opgegraven, tijdelijk als zulk een "*hospitium*" dienst deed; uit de stratigrafie ter plekke blijkt immers dat bewoning van het huis en de eerste bouwfase van het klooster dicht op elkaar aansluiten.

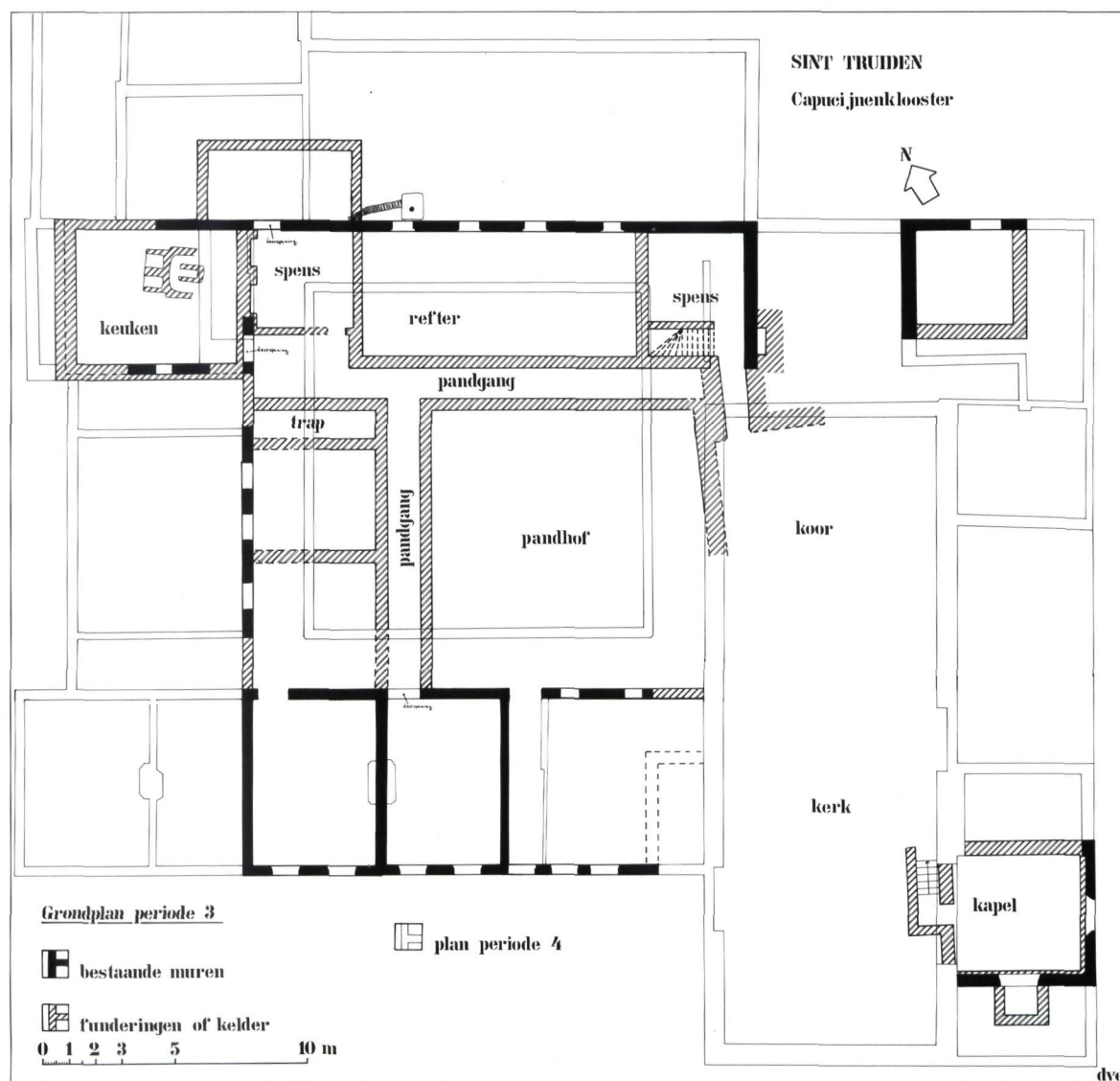
Het eerste gebouw dat op het nieuwe terrein werd opgetrokken, was een voorlopige kapel of "*sacellum*"; zoals Martens e.a. reeds vermoedden, ligt deze inderdaad besloten in de huidige bidkapel in de zuidoost-hoek van het klooster. De eerste steen-legging van deze kapel wordt gesitueerd in

1618. Het gaat om een binnenwerks 4 m 70 op 4 m 40 metende constructie. Het huidige venster in de Oostgevel behoort tot de oorspronkelijke constructie. De ingang bevond zich in de Zuidgevel, en was beschermd door een klein portaal, dat enkel in fundering werd teruggevonden.

Onder de kapel bevindt zich een met tongewelf overdekte kelder, die kon betreden worden via een tegen de Westmuur aangebouwde trap. In de opvulling van deze "*crypte*" werd glas, steengoed, majolica en aardewerk aangetroffen uit de 17de tot begin 18de eeuw, wat erop wijst dat de kelder en de toegangstrap betrekkelijk laat in onbruik kwamen.

Zoals in de meeste kloosterorden, is de centraal gelegen pandhof een essentieel onderdeel van het plan; de oorspronkelijke pandhof, beduidend kleiner dan de huidige, was, voor zover kon worden nagegaan, enkel aan de noord- en westzijde begrensd door een

Grondplan van de eerste fase in de bouw van het Capucijnenklooster (tekening D. Van Eenhooge)



pandgang waarvan de muren in fundering werden terugggevonden (doorsneden en plan: nummers 2 en 5 voor de noordelijke, en nummers 21 en 50 voor de westelijke pandgang).

Zoals gebruikelijk, is de pandhof ruwweg vierkant in grondplan, hier met zijden van ongeveer 10 m 40. De pandgangen zijn elk 1 m 20 breed.

Nabij de noordelijke pandgang werden bewijzen aangetroffen van het ter plaatse bakken van baksteen. Bovenop de vloer van de oudere woning op die plaats, lag een afvallaag (nummer 8) die bestond uit vooral ongebakken, maar ook halfgebakken bakstenen (afmeting 24 x 12 x 5 cm), overdekt met een laag houtskool en verbrande leem. De eigenlijke steenoven lag waarschijnlijk ten westen hiervan; bovenop de oudere opvullingen vonden we achtereenvolgens: een opvulling (leem) met een loopvlak dat veel brandsporen vertoonde (nummer 29); de leemlaag was verbrand tot op een diepte van gemiddeld 10 cm; hierboven een dunne laag, nagenoeg volledig uit houtskool bestaand (nummer 28); een leemlaag met opnieuw veel brandsporen op het oppervlak, en waarin fragmenten van halfgebakken bakstenen waren opgenomen (nummer 27); een verbrand loopvlak (leem) op een onderlaag waarin baksteenbrokken en -gruis, half- of niet-gebakken bakstenen, en houtskool werd aangetroffen (nummer

26); en tenslotte opnieuw een afvallaag met veel half- of niet-gebakken baksteen, houtskool en verbrande leem (nummer 25). Dit alles betekent dat we aanwijzingen hebben voor drie opeenvolgende baksteenovens die op deze plaats hebben gestaan; de laatste afvallaag die met deze activiteit verband houdt, overdekt een 1 m 30 brede en 1 m 50 diepe kuil (nummer 10), die nagenoeg uitsluitend met houtskool was gevuld. Archeologisch materiaal uit deze kuilvulling dateert ten laatste uit het eerste kwart van de 17de eeuw.

De resten van de ovens worden doorsneden door de Noordmuur van de pandgang (nummer 2); op de plaats waar deze muur de met houtskool gevulde kuil zou doorsnijden, werd een grondboog aangebracht teneinde verzakkingen in de losse ondergrond te voorkomen. Na de bouw van de pandgang werd een nivelleringslaag aangebracht (nrs. 7 en 48), waarin eveneens vroeg-17de eeuws materiaal werd aangetroffen.

Zowel stratigrafisch als chronologisch zijn de baksteenovens en de oudste pandhof aldus goed met elkaar verbonden, en kunnen we deze dateren rond 1620, datum die wordt vermeld in een gedenksteen in de zijwand van de eerste kapel.

De westelijke pandgang mondde via een nu dichtgemetselde deuropening uit in het middelste van drie vertrekken die de zuidvleugel van het klooster rijk was. Het vertrek ten oosten hiervan bezat in de noordelijke muur twee vensters die uitzicht gaven op de pandhof, evenals een deuropening die rechtstreeks in de pandhof uitmondde. Deze drie vertrekken vallen samen met het vermoeden van Martens en andere dat er *"achter de kerk aan de Zuidzijde ruimten uit circa 1624 moeten geweest zijn, die in deze beginfase de kern van het klooster vormden, beneden bestonden uit een tweetal grote kamers met portierscel en trap...en slechts een gedeelte van de huidige Zuidvleugel besloegen"* (15).

Vanuit het meest westelijke van deze vertrekken gaf een deuropening toegang tot een reeks van twee grote en één smal vertrek, die samen de Westvleugel van het klooster vormden.

Deze gebouwen verdwenen bovengronds volledig, met uitzondering van de Westmuur, waarin nog drie vensteropeningen bewaard bleven. In het smalle vertrek bevond zich waarschijnlijk een trap die naar de bovenverdieping voerde.

Een kleine ruimte ten noorden hiervan gaf, via een deur in de westelijke muur toegang tot de onderkelderde keuken. Deze ruimte werd gedetailleerd onderzocht. Hieruit bleek dat de huidige schouw niet oorspronkelijk is: de haardbalk zit ingewerkt in een

Opgraving in de pandhof: achteraan de vloer van de 15de-eeuwse woning, vooraan afvalresten van een baksteenoven, dit alles doorsneden door een muur van de pandgang uit circa 1620 (foto D. Van Eenhooge)





► Gerestaureerde vensteropeningen in de noordmuur van de oorspronkelijke refter (foto D. Van Eenhooge)

►► Waterafvoer ten noorden van de oudste refter (foto D. Van Eenhooge)

oude vensteropening in de Zuidmuur, terwijl de haardmuur koud tussen de oude zijmuren staat ingewerkt. Onder de huidige vloer werden diverse asputten ontdekt, behorende tot verschillende ovens en vuren, waarvan slechts één tot de oorspronkelijke keuken teruggaat.

De sporen bestaan uit een asput (plan keuken, nummer 7), opgebouwd in baksteen (afmeting 15 x 6 x 5 cm), met een vloer bestaande uit dezelfde baksteen en tegels (14 x 14 x 2 cm), en de resten van een oven, waarvan enkel summiere resten van de lemen muren en wat brandafval werden teruggevonden.

De oven stond op het mortelbed van de oorspronkelijke vloer, waarvan slechts enkele tegels (onder de latere haardmuur) bewaard bleven.

Onmiddellijk ten oosten van de keuken bevond zich een klein vierkant vertrek dat, getuige resten van spaarnissen in de pandgang, oorspronkelijk onderkelderd was; deze ruimte kunnen we interpreteren als de spens van de kok, die er alles voor het middag- en avondmaal klaarzette en het langs een loket doorgaf naar de refter. Een tweede klein vertrek ten noorden hiervan, was eveneens voorzien van een kelder, waarvan de gewelven met 17de-eeuws stucwerk waren bezet. Deze kelder werd tijdens de verbouwingswerken toevallig ontdekt (het bovengronds gebouw verdween volledig) en kon nog op het nippertje worden gered.

De ruimte ten noorden van de pandhof wordt bijna geheel ingenomen door een grote refter, die bovengronds volledig verdween, met uitzondering van de Noordmuur, waarin sporen en resten van vier vensteropeningen werden aangetroffen, die tijdens

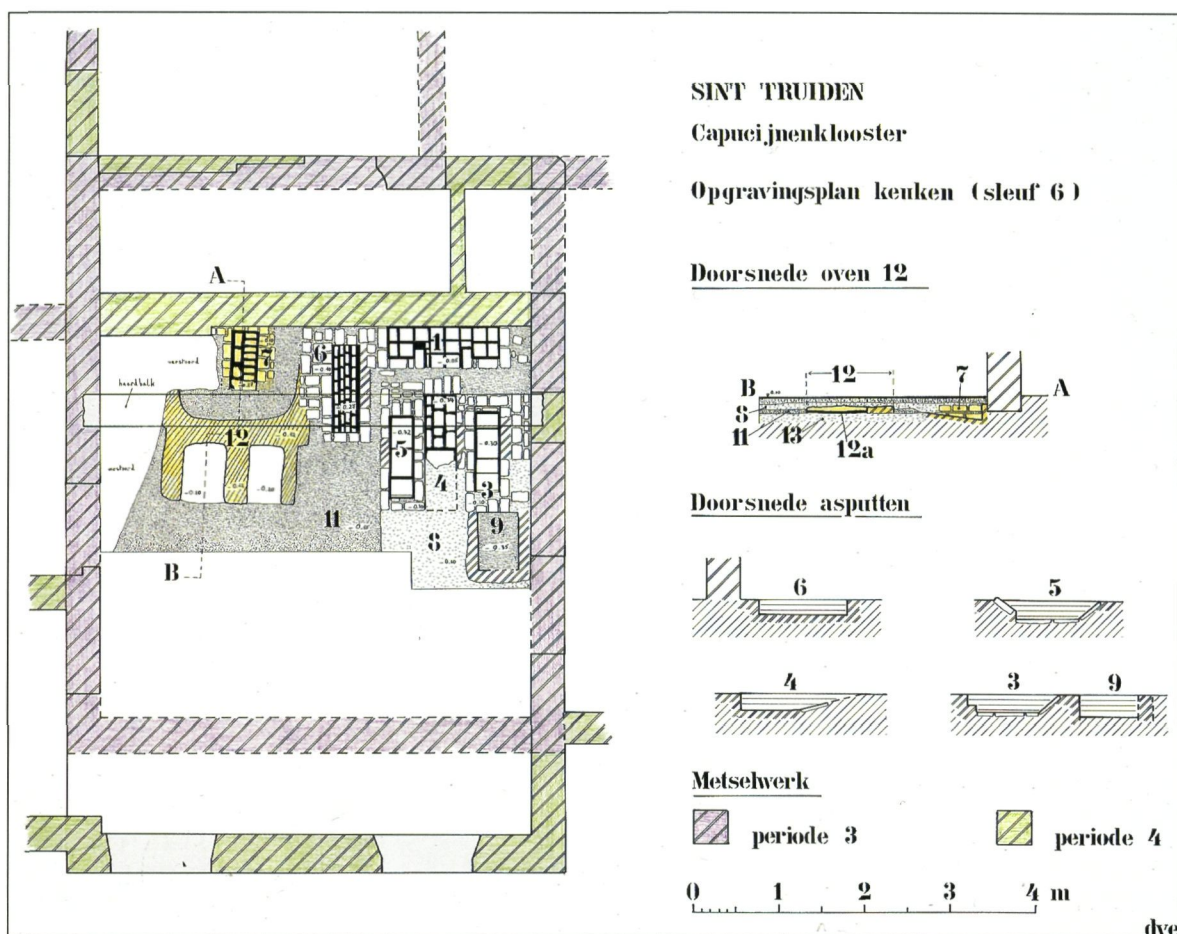
de restauratie werden hersteld. Ook kwam tijdens de werken een waterafvoer tevoorschijn, die echter niet nader kon worden onderzocht.

Ten oosten van de refter bevond zich een rechthoekig vertrek, de spens van de termijnbroeder, waar bier en brood werden bewaard en van waaruit een trap afdaalde naar een kelder, die onder dit vertrek was gelegen, en via een smalle gang in zuidelijke richting toegang gaf tot een nu verdwenen kelder die zich bevond onder wat nu het noordelijke deel van de kloosterkerk is. De keldertrap onder de spens verdween bij de aanleg van de latere, grotere pandgang, maar kon tijdens de werken worden onderzocht. Bewaard bleven enkel de uitbraaksporen van de treden en resten van een klimmend gewelf, waarop de treden rustten (zie doorsnede AA).

Zoals reeds vermeld, bevond er zich onder het noordelijke deel van de huidige kloosterkerk oorspronkelijk een kelder, waarvan de omvang echter niet kon worden gereconstrueerd; wel is uit de plaats en de oriëntatie van de kelder duidelijk dat de kerk in eerste instantie niet de huidige omvang had. Weliswaar kon de noordelijke helft van de kerk niet archeologisch worden onderzocht, maar tijdens de werken kon toch worden waargenomen dat enkel ruwweg het zuidelijk 2/3de deel onverstoorde grondlagen bevatte, terwijl in het noordelijk deel veeleer een opvulling aanwezig leek; we vermoeden dan ook dat dit noordelijk onderkelderde deel oorspronkelijk samenviel met het voor een Capucijnenklooster noodzakelijke bidkoor van de religieuzen (16).

Ten zuiden hiervan moet dan de oorspronkelijke kloosterkerk hebben gelegen; deze kerk werd in 1624 voltooid en ingewijd door Stephanus

Opgravingsplan van
de keuken
(tekening. D. Van
Eenhooge)



Strecheus, hulpbisschop van Luik. Over oorspronkelijke omvang en uitzicht van deze kerk kan niets met zekerheid worden verteld; wellicht bevatte zij echter wel reeds de huidige voorgevel. Martens en andere merken in hun studie op: "wanneer een klooster gesticht of herbouwd werd, zorgde men gewoonlijk het laatst van alles voor de kerk, en waar in vele steden de kloostergebouwen naderhand afgebroken en vergroot werden, liet men de kerk veelal gelijk ze was. Moest men het kerkgebouw toch vergroten, dan werd het verlengd en kwam er een nieuwe voorgevel ofwel lijfde men het koor, dat achter het hoofdaltaar was gelegen, bij de kerk in zoals te Doornik, Bergen en Namen" (17). Dit laatste is waarschijnlijk wat eveneens in Sint-Truiden gebeurde. Een bijkomende aanwijzing is dat het huidige bidkoor duidelijk ingevoegd is tussen twee oudere constructies: enerzijds de reeds vermelde spens van de termijnbroeder en anderzijds de sacristie, die in zijn huidige omvang niet oorspronkelijk is en teruggaat op een ouder, vierkant gebouwtje in de noordoosthoek van het klooster, waarvan de originele functie onduidelijk is.

Hiermee kunnen wij onze rondgang door het eerste Capucijnenklooster afronden en pogen tot een samenvatting te komen.

Alle vermelde gebouwen lijken qua stratigrafie, metselverband en eveneens ruimtelijke schikking één chronologisch geheel te vormen; op basis van het teruggevonden archeologisch materiaal kan deze eerste bouwphase gesitueerd worden in het eerste kwart van de 17de eeuw, wat in ieder geval samenvalt met de inwijdingsdatum (1624) van de kerk, die als één van de laatste gebouwen zou kunnen zijn afgewerkt.

Opvallend is zeker de vaststelling dat voor de bouw van het klooster ter plaatse bakstenen werden gebakken; dit werd niet alleen geconstateerd in de pandhof, maar ook in de kerk wezen zware verbrandingsporen van de leembodem en lagen houtskool en verbrande leem op deze activiteit; de funderingssleuf van de kerkmuren verstoort deze sporen en is zelf opgevuld met vermengd materiaal, grotendeels afkomstig van de verstoorte brandlagen. De brandlagen zijn dus niet afkomstig van bijvoorbeeld een zware brand in de kerk, maar gingen de bouw van de kerk vooraf.



Resten van de uit-
gebroken keldertrap
onder de spens van
de termijnbroeder
(foto D. Van
Eenhooge)

In hun voorstudie gingen Martens en andere er in hun poging tot een reconstructie van de bouwgeschiedenis van uit, dat de eerste fase zeer beperkt van omvang was en grotendeels in de bestaande gebouwen kon worden afgelezen; de bouw van de westelijke en noordelijke vleugel situeren zij bovendien pas in een tweede bouwperiode in 1638, zonder daar echter ondersteunende gegevens voor aan te brengen.

Uit het onderzoek is evenwel gebleken dat de eerste bouwperiode veel omvattender was dan zij aannamen en er reeds in 1624 een volledig klooster was gebouwd. Van deze gebouwen is echter zeer weinig bovengronds bewaard gebleven, zodat zij zich onvermijdelijk verkeken op de ware betekenis van gebouwen waarvan de oudste geschiedenis toen nog in de grond zat verborgen.

De ware betekenis van de datum 1638 is waarschijnlijk dat deze de aanvang inluidde van een aantal ingrijpende uitbreidingen en verbouwingen die leidden tot het huidige uitzicht van het Capucijnenklooster.

UITBREIDING EN VERBOUWING VAN HET KLOOSTER (PERIODE 4)

Op 14 juni 1638 krijgen de Capucijnen van stadswege toelating tot het bakken van 50.000 à 60.000 karelen tussen de "*Gangeloff poorte ende Stapel-poorte*", aan de westelijke rand van de stad. Deze gebeurtenis markeert ongetwijfeld het begin van een aantal verbouwingen, die zullen leiden tot een merkbare vergroting van pandhof en kloostergebouwen. In tegenstelling tot de eerste fase, die chronologisch goed te begrenzen viel, is het moeilijker gebleken deze verbouwingen te rangschikken. In ieder geval is duidelijk dat al deze verbouwingen teruggaan op één coherent concept dat evenwel, waarschijnlijk omwille van beperkte financiële mogelijkheden, in verschillende fasen werd uitgevoerd.

We stellen dan ook voor opnieuw een rondgang door het klooster te maken, en waar nodig even te pauseren om eventueel relevant archivalisch of archeologisch materiaal te bekijken.

We beginnen onze rondgang in de oude zuidelijke vleugel, die relatief ongeschonden bleef; wel werden vensteropeningen dichtgemetseld en deuropeningen verplaatst. De reeds bestaande kamers worden in westelijke richting uitgebreid, zodat de Zuidvleugel nu vier spreekkamers telt en een portierswoning; uit de bouwsporen blijkt dat er zich oorspronkelijk tussen de portierscel en de kerk een smalle open ruimte bevond, die pas later werd dichtgebouwd.

Centraal in de verbouwingsplannen figureert, zowel letterlijk als figuurlijk, een nieuwe ruimere pandhof, nu omgeven door vier pandgangen. Om deze realisatie mogelijk te maken, moesten de oude West- en Noordvleugels wel verdwijnen, evenals vanzelfsprekend de oude pandgangen.

Van de oude westelijke vleugel bleef enkel de Westmuur bewaard; hiertegen bouwde men een groot vertrek, dat door Martens en andere als de kleermakerij wordt geïdentificeerd.

Opmerkelijk is wel, dat op de plaats van de vroegere Westvleugel, opnieuw sporen werden aangetroffen van het ter plaatse bakken van bakstenen (doorsnede BB: nummer 48a). Op de zwaar verbrande leembodem (de brandsporen zijn 10 à 15 cm diep) bleef één rij halfgebakken bakstenen *in situ* bewaard; de bakstenen (afmeting 24 x 11 x 5,5 cm) liggen vlak naast elkaar en rusten op een smalle zijde. Uit de verbrandingsspooren in de bodem kon worden afgeleid dat de volgende rij stenen zich op 45 cm afstand bevond. De resten van de oven waren overdekt door een afval laag waarin as, houtskool en halfgebakken

ARCHEOLOGISCH MATERIAAL UIT HET EERSTE CAPUCIJNENKLOOSTER.

Het hier te bespreken materiaal is uitsluitend afkomstig van nivellerings- en afvallagen die verband houden met de baksteen-ovens en de bouw van de eerste pandgang.

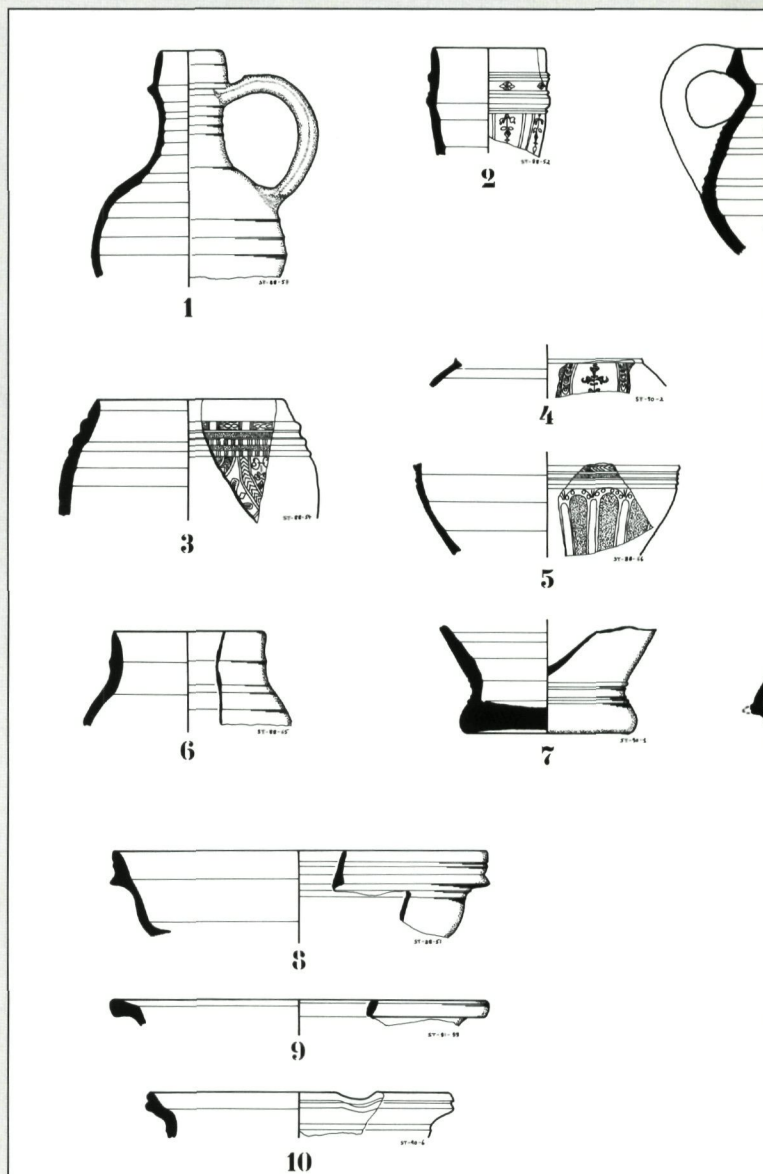
Voor al het *steengoed* biedt uitstekende aanknopingspunten voor een datering. Een oliekruike [1] in grijs steengoed en donkerbruine zoutglazuur is afkomstig uit Bouffloulx en te dateren eind 16de- begin 17de eeuw. Een randfragment [2] van een kruik of kan in wit steengoed en met ingestempelde ornamenten, werd in Siegburg vervaardigd op het eind van de 16de eeuw. Drie fragmenten [3-5] in grijs steengoed, met ingestempelde versiering en blauwe verf onder zoutglazuur illustreren het opkomen van een nieuw soort steengoed omstreeks 1600 in achtereenvolgens Raeren en het Westerwald. Uit dezelfde periode stammen twee randfragmenten van schepbeker [6] in grijs steengoed, overdekt met een bruine engobe en zoutglazuur, afkomstig uit Raeren, en twee bodems van een kan of kruik [7] in grijs steengoed met zoutglazuur uit Raeren of het Westerwald; onderaan beide bodems is de niet-geglazuurde afdruk merkbaar van de hals van de kruik die in de oven onder deze kruiken stond gestapeld.

Drie voorwerpen zijn uitgevoerd in *witbakkende klei*; het gaat hier om een steelpan [8], een schaal [9] en een kan [10], alle bedekt met loodglazuur.

Uitgevoerd in *rood aardewerk met paarsbruine glazuur* zijn een kleine grape [11], een kleine kom met gietuit [12] en twee fragmenten van een voorraadpot [13] die zich onderscheidt door een groene loodglazuur binnenin.

Een groot aantal voorwerpen is in *roodbakkende klei*, hetzij niet-geglazuurd zoals een deksel [14], maar merendeels bedekt met een loodglazuur die hetzij kleurloos is, met soms groene of zwarte vlekken, hetzij groen van kleur is. Tot deze groep behoren twee steelpannetjes [16-17], twee randfragmenten van potten [18-19], een papkom [15], vier melkteilen [20-23], een enkel aan de buitenkant geglazuurde bloempot [24], fragmenten van voorraadpotten [25-27] en een klein bordje [28].

Een klein handgevoemd graapje in *witte klei en paarsbruine glazuur* [29] is waarschijnlijk speelgoed.

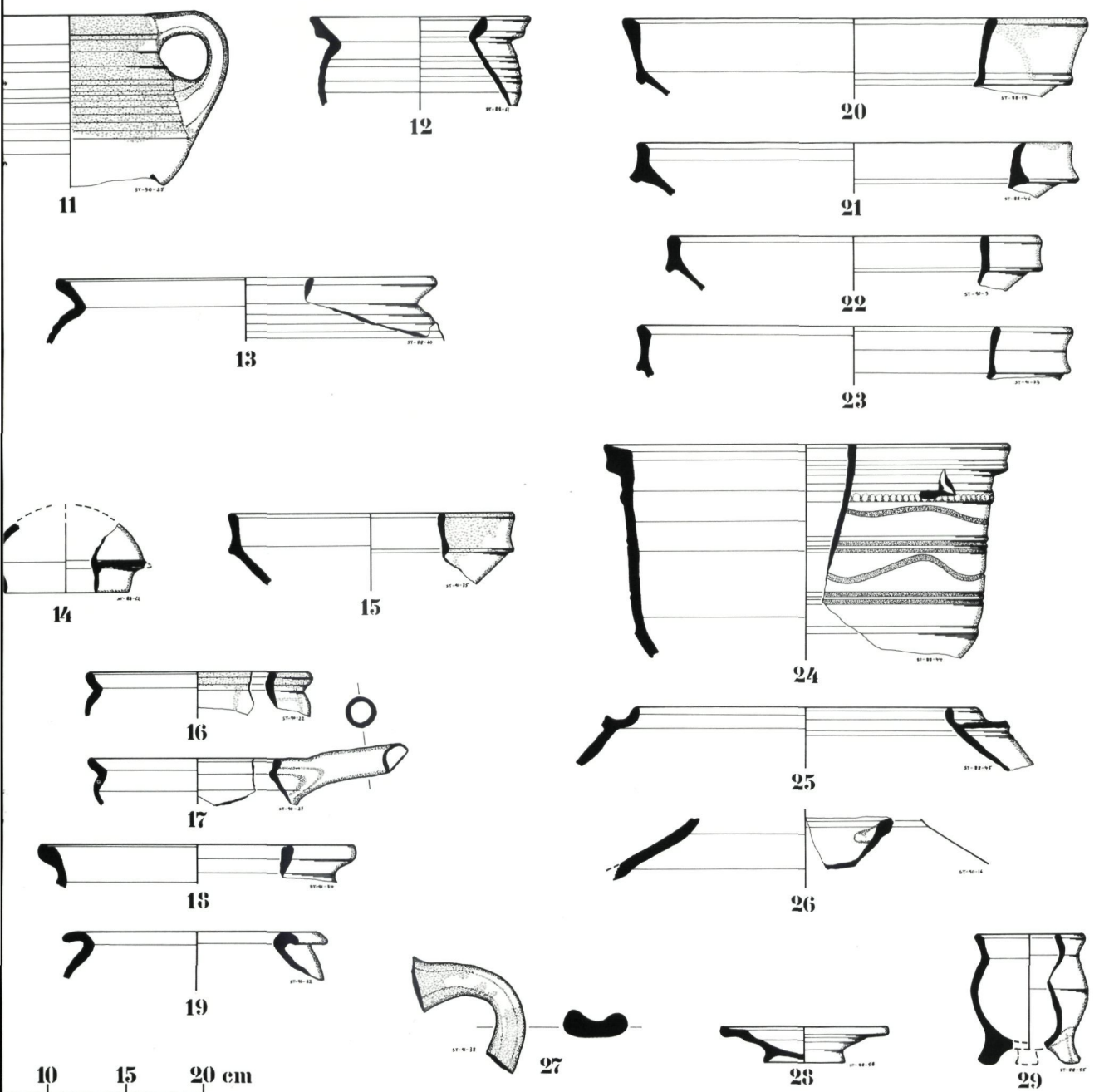


SINT TRUIDEN - Capucijnenklooster

Periode 3

dve

0 1 5



Steengoed en
aardewerk uit het
eerste Capucijnen-
klooster (tekening
D. Van Eenhooge)



baksteenfragmenten. Een belangrijk gegeven is dat de verbrandingssporen ook werden aangetroffen op de resten van de muren van de vroegere Westvleugel (muren nummers 50 en 56), zodat duidelijk is dat de bouw van déze oven moet worden gesitueerd in de uitbreidingsfase van het klooster.

De resten van de steenoven werden verstoord door de bouw van de nieuwe westelijke pandgang; deze vaststelling en het feit dat de nieuwe pandhof met pandgangen onmogelijk in fasen kan zijn gerealiseerd, doen vermoeden dat deze aanleg, met de omringende nieuwe of verbouwde gebouwen, tot de eerste realisaties van de uitbreiding behoorde.

Van de oude West- en Noordvleugels bleef enkel de keuken behouden. Wel ging dit met een ingrijpende verbouwing gepaard.

De oorspronkelijke Westgevel verdween en werd vervangen door een nieuwe muur, 1 m 40 buiten de oude gelegen. In het oostelijk deel van de keuken werd een kamerbrede haard ingebouwd; de haardbalk en de schouw bleven bewaard. Achter de haardmuur werd een nieuwe trap ingebouwd, ter vervanging van de trap die samen met de oude Westvleugel verdween.

Zoals reeds vermeld, werden in de keukenvloer een aantal asputten blootgelegd. Tot deze fase behoren

de centrale asput (plan keuken: nummer 6), waarvoor het keldergewelf als vloer fungeerde, maar die stratigrafisch iets later is dan een excentrisch gelegen asput (nummer 4); beide putten waren wel tegelijkertijd in gebruik en waarschijnlijk zelfs samen met de oudere put (nummer 7); dit alles wijst op het bestaan van drie kookplaatsen in de 5 meter brede haard.

We vermelden hier nog dat in een latere fase (datering ?) al deze kookplaatsen verdwenen en plaats maakten voor twee nieuwe asputten (nummers 3 en 5), die rondom een ijzeren kader waren gebouwd. Waarschijnlijk gaat het hier om de resten van een oven, die ook vanuit de naastliggende gang bereikbaar was.

Hierop wijst een opening in de zijmuur, ondersteund door een ijzeren kader waarin de scharnieren voor de ovendeur nog zichtbaar waren. Ook deze oven verdween echter volledig: bij de aanvang van de verbouwingen bevond zich in de keuken een vloer in zandstenen tegels, en in de zuidoostelijke hoek een kleine haardvloer in tegels sporen rondom en in de muur tonen aan dat hier een kleine haard in de oude schouw werd ingebouwd.

Ten oosten van de keuken verdwenen de refter en de twee spensen. Een nieuwe spens van de kok werd ten noorden van de keuken aangebouwd en een grote

Opeenvolgende
asputten in de
keukenvloer (foto
D. Van Eenhooge)



nieuwe refter ten oosten hiervan; deze refter werd gebouwd tegen de Noordgevel van de oude refter. De oude spens van de termijnbroeder maakte plaats voor een trapzaal die zowel de verdieping als de oudere kelder bediende; waar de nieuwe spens zich bevond is onduidelijk: Martens en andere veronderstellen deze in het oostelijk deel van de refter (18). De dwarsmuur op deze plaats werd echter slechts later ingebracht, en wel tegen het opvulmetselwerk van een oorspronkelijke deuropening naar de pandgang. Opvallend is wel dat twee deuropeningen vanuit de pandgang toegang verschaften naar het reftergebouw; misschien was aanvankelijk de spens enkel door een houten wand van de refter afgescheiden.

Enige voorzichtigheid is hier echter wel geboden: in 1665 laat een gift van 3000 gulden de Capucijnen toe de westvleugel noordwaarts uit te breiden en de refter te vergroten. Het is dan ook niet onwaarschijnlijk dat hierbij de sporen van de eerste uitbreiding verloren gingen.

De eerste verbouwing van het klooster situeren we immers in de Zuid-, West- en Noordvleugels en dateren we tussen 1638 en 1659, datum waarop ene Serenus van Sint-Truiden 1000 gulden ter beschikking stelt, waarvan 300 gulden voor het herstellen van kerk en klooster, 200 gulden voor de verfraaiing

van de kerk en 500 gulden voor de sacristie en de bibliotheek. Dit betekent waarschijnlijk dat er omstreeks deze datum werd gewerkt aan het uitbreiden van de kerk in noordelijke richting, en het bouwen van een nieuw Capucijnenkoor ten noorden ervan. Ten Oosten van het koor werd een ouder gebouwtje uitgebouwd tot een nieuwe sacristie. De bibliotheek waarvan sprake in het legaat, bevond zich traditioneel boven het koor van de religieuzen.

Waarschijnlijk bleef de toegang tot de kelder onder de zijkapel aanvankelijk open en verdween deze slechts toen in de 18de eeuw de oude kapel in noordelijke richting werd uitgebreid met een koor, waarvan het barokaltaar in 1749 werd geplaatst. Het oratorium ten oosten van de kerk behoort eveneens tot de verbouwing van de Oostvleugel van het klooster, omstreeks 1659.

In 1662 wordt een onderzoek gedaan naar de mogelijkheid een nieuwe waterput te graven. Of die waterput ooit gegraven is, is niet duidelijk; wel kan gesteld worden dat het hier zeker niet gaat om de grote waterput die ongeveer in het midden van de pandhof is aangelegd. Alles wijst er immers op, dat de waterput minstens gelijktijdig aan de nieuwe pandhof is.

De waterput is in feite aangebouwd tegen Noord- en Westmuur van de eerste pandhof (opgravingsplan:

Twee faïence-
schalen in 17de-
eeuws "Delfts
blauw" (foto D. Van
Eenhooge)



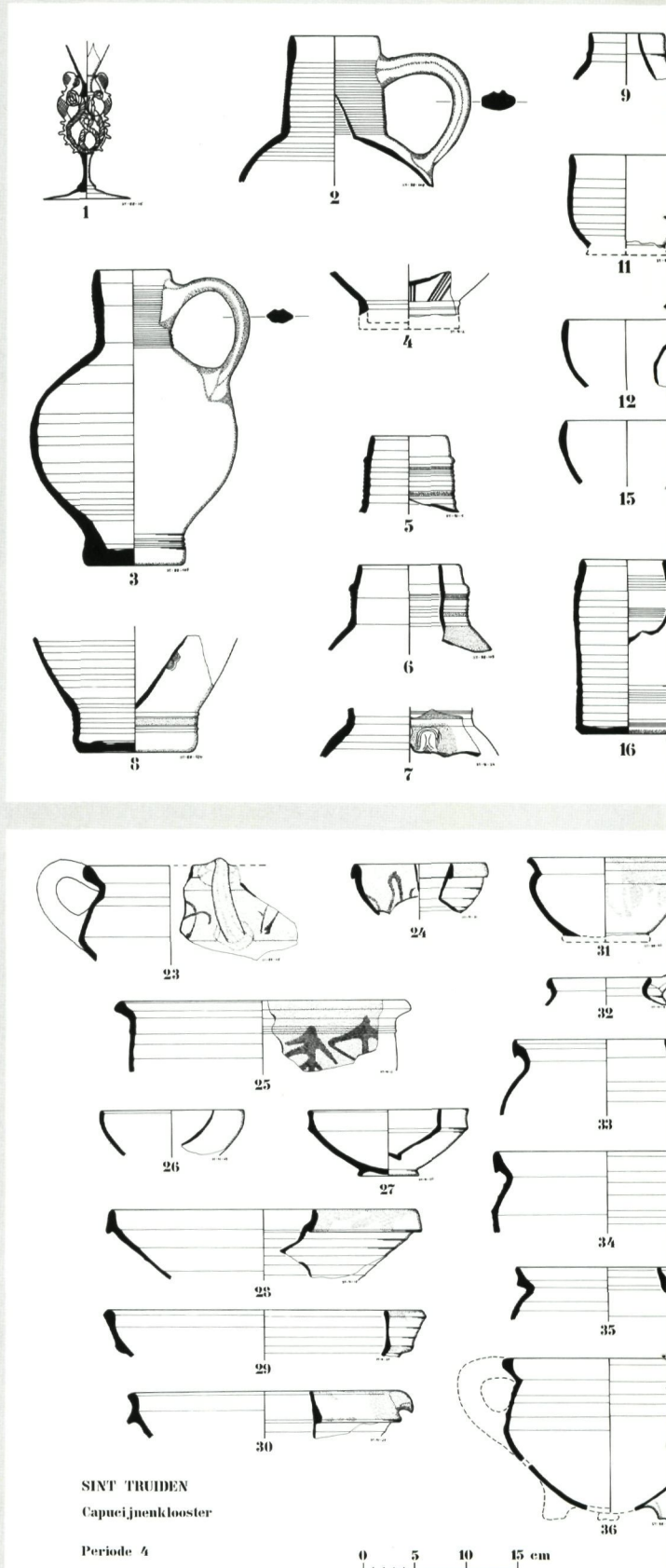
ARCHEOLOGISCH MATERIAAL UIT PERIODE 4.

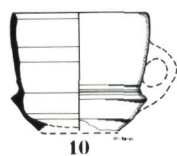
Uit deze periode stammen één voorwerp in glas, veel steengoed, wat majolica en faiënce, en vooral gewoon gebruiks aardewerk.

Van een vleugelglas, geblazen in glas "*façon de Venise*", bleven enkel de voet bewaard en de stam, bestaande uit getorste door elkaar draaiende glasdraden, waarin een rode glasdraad is verwerkt, en afgewerkt met palletjes versierd met een wafelmotief, en daaronder een tandvormige glasdraad, beiden uitgevoerd in blauw glas [1]; dergelijke glazen zijn typische produkten uit de vroege 17de eeuw.

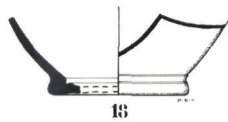
Twee kruiken in *steengoed*, met bruine engobe en zoutglazuur [2-3] zijn afkomstig uit Raeren of Bouffloulx, en 17de-eeuws, evenals een derde kruik met cannelures op de buik [4]. Twee randen en een bodem [5,6 en 8] zijn versierd met blauwe verf onder zoutglazuur en behoren tot "*Kugelbauchkanne*" uit het Westerwald, te dateren in de tweede helft van de 17de eeuw. Eveneens uit het Westerwald is een fragment met niet alleen kobaltblauwe maar eveneens mangaanvioletten verf [7]. Een randfragment van een beker (9) lijkt wat ouder en is afkomstig uit Bouffloulx, evenals een andere beker uit de tweede helft van de 17de eeuw [11] en een 16de-17de eeuwse tas [10]. Vier andere tassen zijn dan weer 18de-eeuws [12-15] en vervaardigd in het Rijnland. We blijven nog even bij het drinkgerei met twee "*Humpen*", waarvan de eerste [16] eerder een 16de-eeuwse vorm vertoont; de tweede [17] laat zich dateren door het oortje onder het handvat, dat vanaf de tweede helft van de 17de eeuw verschijnt op kruiken, kannen en bekers vervaardigd in Raeren. Na het drinkgerei eindigen we gepast met de bodem van een kamerpot [18] uit Bouffloulx.

Uitgevoerd in *majolica* zijn twee bekers met een versiering in blauwe, citroengele en goudgele verf [19-20]; onderaan de bodem is bij één een kruisvormig pottenbakkersteken in blauwe verf aangebracht. Eveneens in majolica is een zalfpot [21], terwijl een tweede [22] tot de *faiënce*-productie behoort; beide zijn beschilderd in blauwe verf.

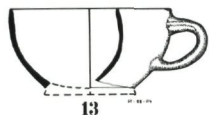




10



11



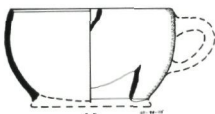
13



19



20



14



21



22



17

SINT TRUIDEN
Capucijnenklooster

Periode 4

0 5 10 15 cm
dve

Glas, steengoed, majolica en faïence uit periode 4
(tekening D. Van Eenhooge)

Tot het gebruiks aardewerk in *roodbakende klei* behoren drie voorwerpen met *slibversiering*. Een kleine kom [24] is aan de *binnenzijde* versierd, een grape [23] en een voorraadpot [25] enkel aan de *buitenzijde*.

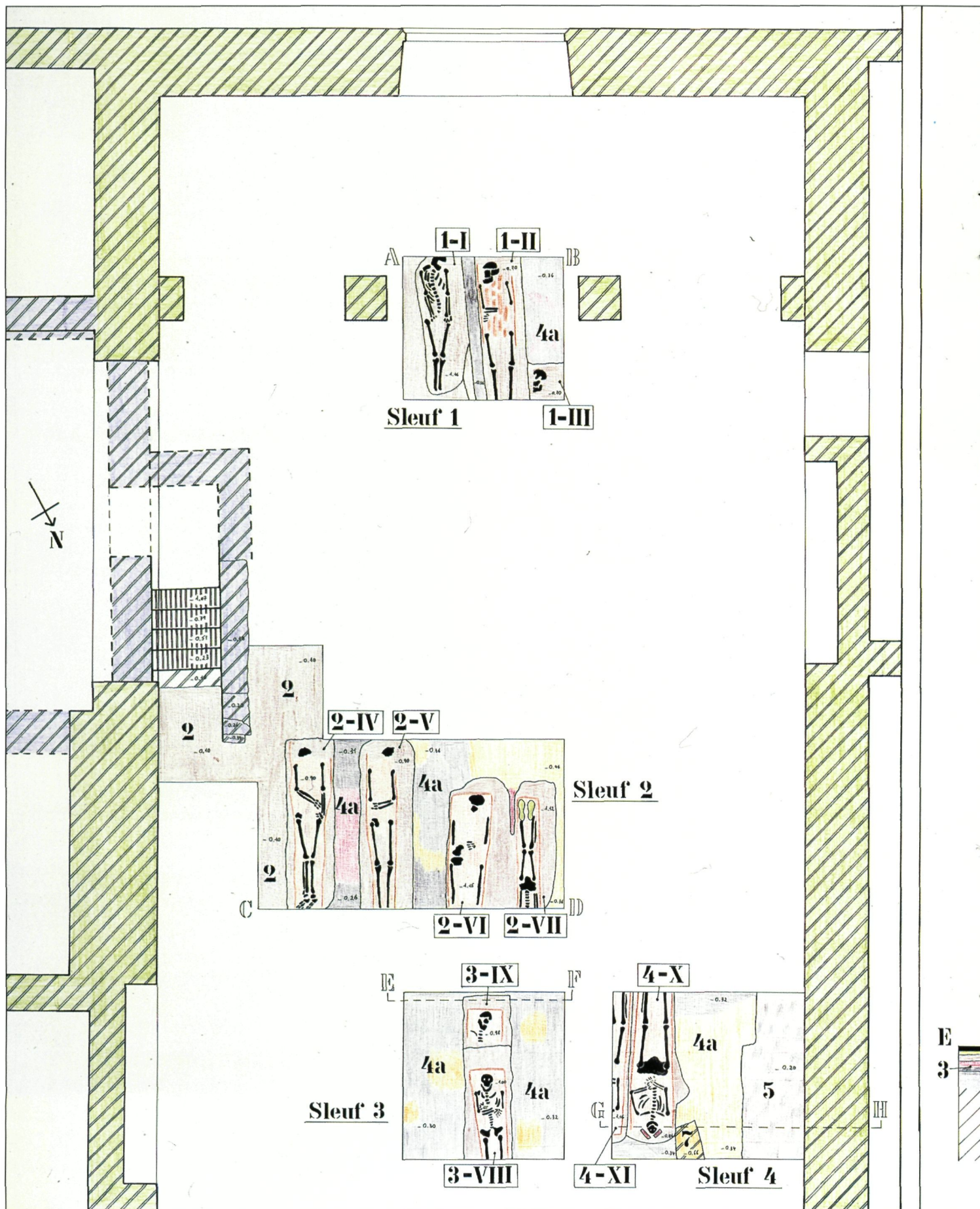
Een aantal voorwerpen is geheel of gedeeltelijk bedekt met *kleurloze of groene loodglazuur*. We vermelden een kleine kookkom met gietruit [31], een papkom [27] en drie melkteilen [28-30]. Bij het kookgerief horen vier kookkannen of -potten [32-34,36]; voorraden werden bewaard in kleine [37] of grotere [40-41] potten; een bodemfragment met doorboringen behoort duidelijk tot een bloempot [39].

Een andere voorraadpot [38] en een grape [36] zijn binnenin bedekt met een groene, maar aan de buitenzijde met een *paarsbruine loodglazuur*.

In *niet-geglazuurd rood aardewerk* tenslotte, zijn twee kleine tasvormige voorwerpen, met aan één zijde een neusvormig handvat (?) dat langs onder is uitgehold [42-43]; de functie van deze voorwerpen, die blijkbaar op een houten stok werden bevestigd en/of rondgedragen is onduidelijk; misschien gaat het om bedel- of collectetassen.


Tenslotte vermelden we nog een mooie *losse vondst*; in een afvalput in het koor, die hoofdzakelijk gevuld was met glazen flessen en wat schildersmateriaal (wrijfschaaltjes en verfpotjes), te dateren in de 19de eeuw, bevonden zich eveneens twee nage-nog volledige faïence-schalen (diameter 40 cm) in zogenaamd Delfts blauw; de typisch 17de-eeuwse beschildering, uitgevoerd in donkerblauwe tot zwarte penseelstrepen en lichtblauw ingekleurd, bestaat uit een imitatie van Chinese tafereeltjes, en is overigens duidelijk geïnspireerd door Chinees porcelein uit de late Ming-dinastie.


Gebruiks aardewerk uit periode 4 (tekening D. Van Eenhooge)



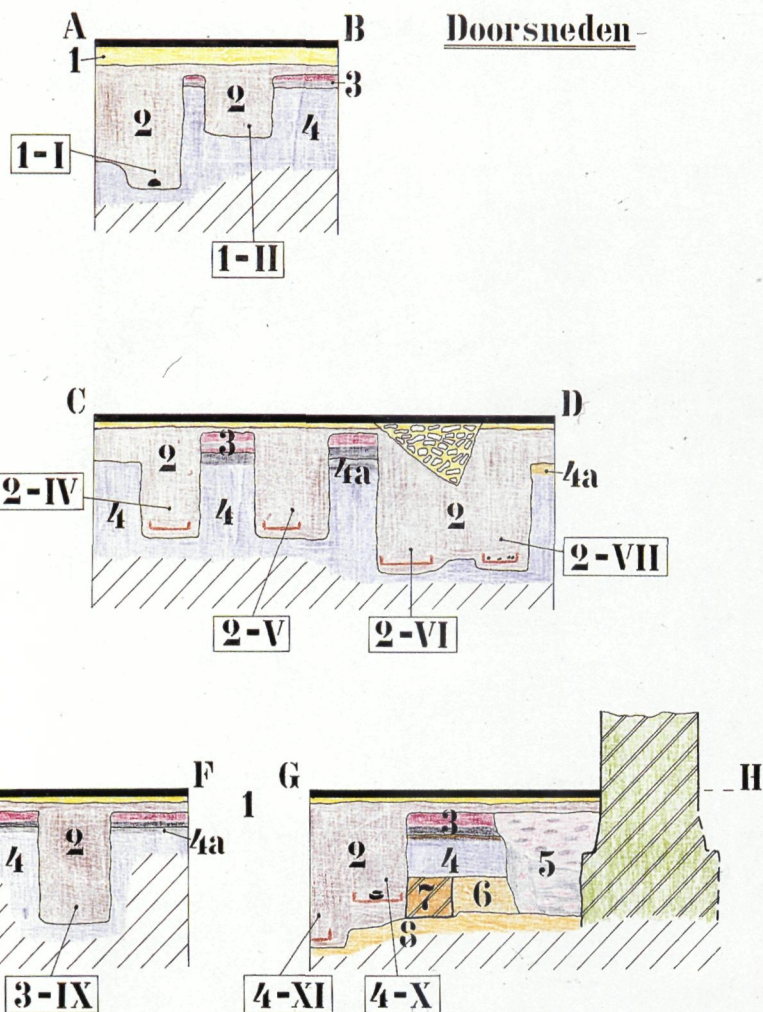
SINT TRUIDEN**Capucijnenklooster****Archeologisch onderzoek****Kapel - Plan en doorsneden****Metselwerk**

 Periode 1

 " 3

 " 4

0 1 2 3 m

Doorsneden

dve



De bewoner van graf II, wiens schedeldak volledig was doorgezaagd (foto D. Van Eenhooge)

Graven IV en V in de kerk, uitgegraven in de door een baksteenoven zwaar verbrande bodem (foto D. Van Eenhooge)



Opgravingsplan van de kloosterkerk (tekening D. Van Eenhooge)

nummers 5 en 21) en meet 3 m 30 op 4 m 70; zowel in de pandgang als in de pandhof werden waterafvoerkanalen blootgelegd die naar de waterput leidden. Vooral de aanwezigheid van kanalen in de pandgang zou er kunnen op wijzen dat de waterput en sommige van de kanalen in feite tot de eerste bouwfase van het klooster behoren; bij gebrek aan verder bewijs, behandelen we het volledige systeem echter als stammend uit de verbouwingsfase. De kanalen zijn in baksteen gebouwd en afgedekt met baksteen of zandsteenplaten. Enkele van deze kanalen, in het westelijk deel van de pandhof, zijn aangelegd bovenop muurresten van de oudere gebouwen (kanaal nummer 20 op muren nummers 22, 50 en 56), of doorbreken deze (muur nummer 21). Ten noorden van de waterput werd een diepergelegen kanaal aangetroffen, dat was uitgegraven in de oude met houtskool gevulde afvalkuil (doorsnede AA en plan, nummer 12); waarschijnlijk gaat het hier om een afvoerkanaal uit periode 3, dat bij de aanleg van de waterput werd uitgebroken (doorsnede: uitbraaksleuf nummer 7a).

In een latere, niet gedateerde, fase werd naast de waterput een kleinere put aangebouwd (plan nummer 41a) en werden enkele nieuwe kanalen aange-

legd. Twee van deze kanaaltjes bevoorraden een waarschijnlijk open waterbekken in het noordelijk deel van de pandhof, dat 1 m 10 diep was en van een bakstenen vloer was voorzien (nummer 6a).

Na deze ietwat uitputtende rondgang houden we even halt, om de verbouwingen aan het Capucijnenklooster kort samen te vatten:

1638 - circa 1659: bouw van de nieuwe pandhof en van de nieuwe of uitgebreide Zuid-, West- en Noordvleugel.

circa 1659: uitbreiding van de kloosterkerk en bouw van nieuw koor met bibliotheek en sacristie.

1665: noordwaartse uitbreiding van de Westvleugel en vergroten van de refter.

Totnogtoe hebben we enkel stilgestaan bij de stenen getuigen die de heren Capucijnen hebben achtergelaten; van hun dagelijks leven in het klooster getuigen bovendien, zij het zeer gedeeltelijk, de scherven van gebruiksvoorwerpen die zij in de bodem van hun klooster achterlieten.

Het ware dan ook ongepast dit overzicht van het Capucijnenklooster te Sint-Truiden te besluiten zonder een allerlaatste bezoek aan de vroegere bewoners.

Enkele waterafvoerkanalen in de pandhof (foto D. Van Eenhooge)



Kloosterlingen zijn immers zeer consequente lieden: ook na hun dood blijven zij hun aardse woonplaats getrouw en worden begraven in hun eigen klooster. Tijdens het onderzoek in de kloosterkerk werden 11 graven onderzocht; de bewaringstoestand van de skeletten was slecht; in verscheidene gevallen bleven enkel de grotere beenderen bewaard, de kleinere soms in de vorm van een kalkspoor. Na onderzoek werden de skeletten dan ook eerbiedig weer overdekt. Slechts één kloosterling werd zonder lijkst ter aarde besteld (graf 1-I), in alle andere graven werden sporen aangetroffen van de bodem en zijwanden van de houten kist, evenals van de kistnagels; blijkbaar ging het om eenvoudige onversierde kisten, want van beslag werd geen enkel spoor aangetroffen.

Slechts drie van de elf lagen met hun hoofd in de richting van het altaar; ééntje slechts genoot het voorrecht zijn hoofd te mogen laten rusten op twee bakstenen (graf 4-X).

Bij weer een ander (graf 1-II) was het schedeldak vóór of na de dood (?) volledig doorgezaagd en gelicht. Bijzonder onfortuinlijk was de bewoner van graf 3-IX, dat door een later graf nagenoeg volledig was verstoord.

In de zure bodem bleven niet alleen de beenderen slecht bewaard, van kleding werd geen enkel spoor aangetroffen; enkel in graf 2-VII werden sporen van lederen schoeisel teruggevonden.

EINDNOTEN

- (1) Gepresenteerd in een driedelig rapport: MARTENS J., IMPENS A., COOLEN L. en VLAEMINCK S., *Voormalig Capucijnenklooster Sint-Truiden. "Een maatschappelijke toekomst voor een religieus verleden"*, Dossier en Rapport 1-2, juni 1979
- (2) MARTENS J., VLAEMINCK S. EN COOLEN L., *Het Capucijnenklooster te Sint-Truiden. Een maatschappelijke toekomst voor een religieus verleden*, in *M&L*, 7de jaargang nr. 1, 1988, pp. 41-60
- (3) MARTENS J., en andere, o.c., 1988, p. 44
- (4) MARTENS J., o.c., 1979, Rapport 1, p. 26

- (5) CHARLES J.L., *La ville de Saint-Trond au Moyen Age*, Bibliothèque de la Faculté de Philosophie et Lettres de l'Université de Liège, Fasc. CLXXIII, Paris, 1965, pp. 155-156
- (6) DE MEULEMEESTER J., *La topographie archéologique urbaine dans quelques villes des Pays-Bas Méridionaux*, in *Archaeologia Mediaevalis. Colloquium Bruxellensis I*, 1991, pp. 10-12
- (7) MARTENS J., e.a., o.c., 1979, Rapport 1, pp. 87-90
- (8) VAN GELDER H.E. en HOC M., *Les monnaies des Pays-bas bourguignons et espagnols 1434-1713*, Amsterdam, 1960, p. 141 en Pl. 23, nr. 263-11
- (9) VERKADE P., *Muntboek bevattende de namen en de afbeeldingen van munten, geslagen in de zeven voormalig Vereenigde Nederlandse Provinciën*, Schiedam, 1848, p. 127
- (10) CHARLES J.L., o.c., 1965, p. 111
- (11) MARTENS J., *Middeleeuws aardewerk uit Tienen*, in *Archaeologia Belgica*, 90, 1966, pp. 229-238, groepen A en D2
- (12) Voor deze en andere achtergrondinformatie maakten we dankbaar gebruik van de studie van MARTENS, IMPENS, COOLEN en VLAEMINCK. Hun gegevens komen voornamelijk uit eigen archiefonderzoek en uit de omvangrijke studie van HILDEBRAND P., *De Capucijnen in de Nederlanden en het Prinsbisdom Luik*. Antwerpen 1945-195. 12 delen
- (13) MARTENS J., e.a., o.c., 1988, p. 46
- (14) MARTENS J., e.a., o.c., 1979, Dossier, p. 36
- (15) MARTENS J., e.a., 1979, p. 87
- (16) MARTENS J., e.a., 1979, Dossier, p. 46, merken op dat men onder het koor van de religieuzen soms een kelder maakte om de vochtigheid te weren en het rotten van de houten plankenvloer te voorkomen
- (17) MARTENS J., e.a., o.c., 1979, Dossier, p. 4
- (18) MARTENS J., e.a., 1988, p. 47, plan: nr. 14

Dirk Van Eenhooge is archeoloog, bij de Afdeling Monumenten en Landschappen verantwoordelijk voor dit vakgebied

ARCHITECTUUR VOOR HET LUCHTRUIM

BOUWEN AAN EEN NATIONALE LUCHTHAVEN

JO BRAEKEN

De terminal van de Nationale Luchthaven met zicht op de verkeerstoren en de 'transithal' (foto O. Pauwels)



Vliegen is een tijdloos en universeel verlangen, Icarus achterna. Toch is het vermogen van de mensheid om op eigen kracht het luchtruim te kiezen amper een eeuw oud.

In 1923 volstaat een in *Sabena*-blauw-wit geschilderde houten krat waarin het eerste vliegtuig geleverd was, als eerste 'luchthavengebouw'; een merkwaardige parallel toch met het eerste Belgische spoorwegstation een kleine

eeuw vroeger. Vliegen is dan nog een hachelijke onderneming, slechts weggelegd voor avontuurlijke pioniers, onverschrokken of met de dood in het hart. Sceptici zien het als een elitair tijdverdrijf, terwijl propagandisten hen met luchtdopen van het tegendeel trachten te overtuigen.

Goed één generatie later denkt de wereld mondiaal. Het Atomium, een gehypertrofieerd ijzeratoom van staal

en aluminium, verrijst als symbool en koninginnekstuk van Expo '58. In een sfeer van ongebreideld optimisme beleidt deze eerste naoorlogse Wereldtentoonstelling onverkort het geloof in wetenschap en techniek. Een nieuwe luchthaven is het statussymbool van de natie in een wereld die wordt beheerst vanuit het luchtruim, een wissel op de toekomst (1).

EEN NATIONALE LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJ

In 1909, het jaar van Louis Blériot's geslaagde vlucht over het Kanaal, werd aan baron Pierre de Caters het eerste Belgische vliegbrevet uitgereikt. Een jaar later kreeg Georges Nelis als eerste Belgische militair een opleiding tot piloot aan de vliegschool van ridder Jules de Laminne. Het besluit tot oprichting van de Belgische Luchtmacht ging hier enkele maanden aan vooraf. Net als de automobiël was het vliegtuig in die dagen een spectaculair tijdverdrijf voor 'bevlogen' pioniers - veelal vliegtuigbouwer, testpiloot en stuntvlieger in één en dezelfde persoon, een nieuwsoortig fait-divers waarvan het vocabularium nog moest worden uitgevonden. Met Frankrijk op kop rilde de elite het mondaine spektakel van de paardenraces tijdelijk in voor het internationale circus van vliegmeetings en luchtvaartdemonstraties (2).

Met het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog werd dit populaire volksvermaak plots een factor van strategisch belang. Het luchtruim verloor zijn onschuld, zaaide dood en vernieling, maar leverde tegelijk zijn eerste helden af, zoals de legendarische oorlogsvliegers von Richthofen en Guynemer. Na de Wapenstilstand was het zaak het door oorlogsomstandigheden ingegeven, koortsige elan tot een duurzame ontwikkeling om te buigen. Ook moest een oplossing worden gezocht voor het overtollige vliegend materieel en voor de vliegtuigindustrie die in allerhaast door de oorlogvoerende naties was opgezet.

Begin 1919 publiceerde militair vlieger Georges Nelis de brochure *L'expansion belge par l'aviation*, waarin hij de krijtlijnen uittekende van de burgerluchtvaart als noodzakelijke voorwaarde voor de toekomst, de veiligheid en het welzijn van de natie (3).

Kort daarop werd het *Syndicat National pour l'Etude du Transport Aérien (SNETA)* opgericht, dat de eerste luchtverbindingen moest opzetten, en het nieuwe transportmiddel alvast begon te populariseren met luchtdopen. Het civiele luchtverkeer kwam trouwens in geheel Europa haast gelijktijdig op gang. De eerste SNETA-vloot bestond uit negen gewezen militaire tweedekkers van Franse, Britse en Duitse makelij, die in 1920 in het nieuwe Burgerlijk Luchtvaartregister werden ingeschreven, spoedig aangevuld met de eerste passagiersvliegtuigen. In 1922 achtte de maatschappij haar missie als volbracht. In de drie jaar van haar bestaan waren niet alleen luchtlijnen geopend naar Parijs, Londen en Amsterdam, maar ook de allereerste koloniale luchtverbinding - de Koning Albert-lijn van Leopoldstad naar Stanleystad. Daarnaast had zij een nationale vliegtuigindustrie geïnitieerd door de oprichting van de *Société Anonyme Belge de Constructions Aéronautiques (SABCA)*, die toestellen in licentie zou gaan bouwen. Anderzijds gingen alleen al in 1921 ook 18 toestellen verloren, waarvan zeven door brand in een loods.

Op 23 mei 1923 werd dan de *Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne (Sabena)* boven de doopvont gehouden - een nationale luchtvaartmaatschappij met SNETA, de Belgische Staat en Belgisch Kongo als aandeelhouders - die het luchtverkeer op commerciële basis ging uitbaten. Na een aarzelende start konden op 16 juli 1924 de eerste betalende passagiers worden opgetekend op de lijn Brussel-Bazel. In Europa plande de maatschappij drie grote verkeersassen met Brussel als draaischijf: Londen-Keulen, Rotterdam-Bazel en Parijs-Kopenhagen. Waar pionierswerk werd geleverd bij de uitbouw van het luchtnet in Belgisch Kongo, een gigantische opgave op het vlak van de infrastructuur. In dat eerste jaar vervoerde Sabena 1789 passagiers, in 1928 reeds meer dan 10.000. Na tien jaar werking totaliseerde de maatschappij zowat 175.000 passagiers. De grootste uitdaging bleef echter de verbinding Brussel-Leopoldstad, die in 1925 voor het eerst door Edmond Thieffry werd gerealiseerd. Deze heroïsche 'raid' over een afstand van 8124 km had 51 dagen geduurd, waarbij het toestel 75 uur en 25 minuten in de lucht was geweest. Voor een geregelde verbinding bleef het wachten tot 1935.

De overgeërfde SNETA-vloot werd inmiddels in snel tempo uitgebreid waarbij het gebruik van drieluigige toestellen voor passagiersvervoer voorop stond. De eerste bestellingen betroffen Handley Page-toestellen uit de W8-reeks, de eerste echt volwaardige passagiersvliegtuigen op de markt.

Later volgden de *Fokker F-VIIb/3m*, de *Savoia-Marchetti S-73*, het eerste volledig metalen toestel *Junkers Ju-52*, en de snelheidsrecordhouder *Savoia-Marchetti SM-83*. Tenslotte deed in 1939 de tweemotorige *Douglas DC-3 'Dakota'* zijn intrede, een totaal nieuw type dat in de Verenigde Staten 80% van alle luchtverkeer verzekerde.

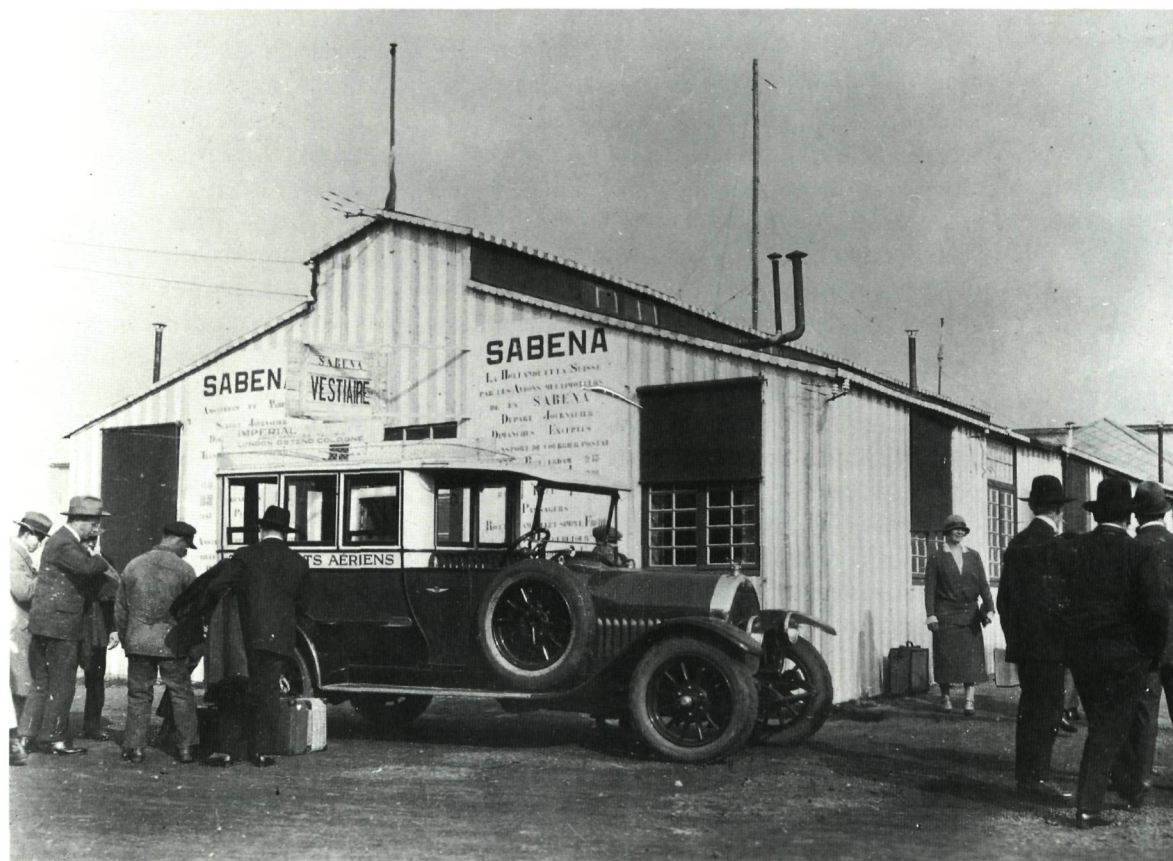
In het laatste volledige werkingsjaar vóór de Tweede Wereldoorlog opereerde *Sabena* op 22 Europese bestemmingen, naast het Kongolese netwerk, en legden de piloten in totaal 2.425.000 km af. De mobilisatie en het sluiten van het luchtruim betekenden in september 1939 het einde van de *Sabena*-operaties in Europa. Bij de Duitse inval werd de vloot eerst overgevlogen naar Engeland en vervolgens samengetrokken in Marseille. De activiteiten in Belgisch Kongo gingen tijdens de oorlogsjaren gewoon door en bestreken zelfs het gehele continent.

DE EERSTE 'AERODROME'

De eerste Brusselse luchthaven op het grondgebied van Haren en Evere vond haar oorsprong in een 'Zeppelin'-veld dat hier in 1914-15 door de Duitse bezetter was ingericht (4). Na de Wapenstilstand

werd het 115 ha groot terrein, waarop zich een grote loods voor luchtschepen bevond en dat verder bezaaid was met allerlei oorlogsmaterieel, door de Belgische militaire autoriteiten overgenomen. Door toedoen van de Koninklijke Aero Club van België kreeg *SNETA* er in 1919 de beschikking over een aantal loods en om haar activiteiten op te starten. Naar het voorbeeld van Frankrijk, Engeland en Nederland opteerde België voor een Nationale Luchthaven nabij de hoofdstad. En zoals in geheel Europa het geval was, werd de beginnende burgerluchtvaart op deze gewezen oorlogsvliegvelden door haar militaire voorged hoogstens in goed nabuurschap getolereerd. In Weimar-Duitsland, dat van een militaire luchtmacht uitgesloten was, behoorde de uitbouw van luchthavens tot de stedelijke autoriteit. De verliezer van de oorlog nam mede daardoor het voortouw in de ontwikkeling, met de grootste luchtvaartmaatschappij, het dichtste net en de meest innovatieve infrastructuur en accommodatie. Pas in 1925 werd de Belgische burgerluchtvaart losgekoppeld van het Ministerie van Landsverdediging en als *Administration de l'Aéronautique* overgeheveld naar het Ministerie van Spoorwegen.

De eerste 'aérogare' van Haren in 1923. De blauw-wit geschilderde barak was opgebouwd uit het hout van de kratten waarin de eerste vliegtuigen waren geleverd. Een enkele vlucht Brussel-Rotterdam kostte 110 frank (Library Resources & Research Sabena)



Nr. 86
Bijlage bij
M&L 16/3
mei-juni
1997



De Boodschap van de
engel aan Maria met
de boom van Jesse als
randversiering,
Breviarium Mayer van
den Bergh



Literatuur

HET RIVIERENHOF: VIJF EEUWEN PARK- GESCHIEDENIS, TIET

Een instelling, organisatie of bedrijf dat een verjaardag viert met een publicatie, verdient altijd een pluim. Die krijgt het provinciebestuur van Antwerpen, dat de 75ste verjaardag van het Rivierenhof in Deurne als provinciaal domein vereeuwigd met een studie die er mag zijn: een monografie die *Te Rivieren* uit verschillende standpunten belicht en ruim geïllustreerd is, ondermeer met foto's uit de privéverzameling van een brigadier van het park en uit het Museum voor Fotografie. Bovendien wordt ze verteld op de achtergrond van de maatschappelijke ontwikkelingen op politiek, sociaal en economisch gebied. De rol van Antwerpen, in de 16de eeuw uitgegroeid tot een stad met een belangrijke haven en handelsactiviteit, is hierbij onderlijnd, evenzo de opkomst van een nieuwe stedelijke klasse die van koopman evolueert tot edelman, waarbij het bezit van een hof van plaisantie een belangrijke uiting is.

Het huidige Rivierenhof gaat terug tot twee luthoven die in de loop van de 15de eeuw groeiden uit middeleeuwse hoeven.

Het eerste, in 1361 *Ten Hoofdpondele* genaamd, ontwikkelde zich tot het Sterckshof toen het in 1524 door Gerard Sterck, de Antwerpse beursman en financier van keizer Karel, werd verworven als "*Eene hoeve met huysinghen, opperhove, brouwerie, berghe, grachten, wateringhe, opgaende houten, bogaerde, landen, beemden, bosch, vischerie, zwanerie, gronden en toebeoorte, gheheeten tgoet te Heetvonde, groot omtrent 54 of 55 buijndere, ombegrepen der maete*". Een gravure in J. Leroy's *Notitia marchionatus sancti romani Imperii*, toont het zoals het er in 1678 voorkwam: het is niet langer een hoeve, maar een omweld complex van gebouwen met torentjes en trapgevels, tot een ophaalbrug als statussymbool toe, het geheel duidelijk met kasteellallures. Het Sterckshof was

sedert 1643 eigendom geworden van Jacob Edelheer, jurist en stadspensionaris van Antwerpen met goede relaties in humanistische kringen, ook in het Noorden, en bezitter van een kunst- en wetenschappelijk kabinet zowel in zijn huis in Antwerpen als in het Sterckshof.

Te Rivieren, dat als kleine hoeve bestond voor het die naam kreeg dankzij zijn ligging bij de Schijn, kwam in 1514 in het bezit van Magnus van Bullestraete. Hij was eveneens een Antwerps koopman en verantwoordelijk voor de uitbouw van het goed als een hof van plaisantie, dat men in 1548 beschreef als "*een steenen huys, berghe, grooten bogaerde, ooftbomen, cruythof, het al omringd van water, neerhove, bogaerde, poorten, woon-, en duyhuysse, stallinghen, was- en backhuys, grooten bogaert, twee schueren, stallinghe, scaepskoyen, geheeten tgoet te Rivieren*". De Jezuïeten, die met de contrareformatie in de 17de eeuw voorspoed en welvaren kenden, kochten, profiterend van de lage prijzen als gevolg van de tachtigjarige oorlog, in 1618 *Te Rivieren* als buitenhuis voor het Professenhuis - de VIP-afdeling van de orde om het ietwat oneerbiedig te stellen - in de stad. In 1660 greep een grondige vernieuwing van de gebouwen plaats en werden er nieuwe tuinen aangelegd: een grote visvijver, een parkbos op de vroegere landbouwgronden met groepjes eiken, bossen voor de jacht, rechthoekige terrassen met gras, bloemen en kruiden, overgangen en priëlen, en tuinbeelden (voornamelijk de heiligen van de orde), die een geschenk waren geweest van de prins van Turn en Taxis voor zijn oom J.P. van Horne, die tot het Professenhuis behoorde. Bij de verkoop in 1776, na de afschaffing van de Societas Jesu in 1773, verandert het "*groot schoon Hof van Plaisantie, genaamd Rievieren met saelen, camers, keuken, schotelhuys boven camers, solderingen, logien, twee capellen met autaren, hovenniers wooninghe, stallinge, remise, plantagien, bosschen, dreven, quekeryen en voordere toebehoorten...met een pagthof daer aen gelegen, landen, bempden, weyden en plantagien groot te zamen dry en twintig bunderen dry honderd twee en negentig roeden*..." voor de som van 63.000 gulden van eigenaar. Dat was Jan Baptist III Cogels, kleinzoon en zoon van gelijknamige Antwerpse

bankiers, wiens moeder, Isabella Simons na de dood van haar echtgenoot de zaken had overgenomen en uitgebreid en zich voor een tijd als financierster van de staatsschuld met de meer bekende weduwe de Nettine had geassocieerd. Twee jaar later verwierf hij voor 51.020 gulden ook het Sterckshof, dat in 1693 via de erfenamen van de kinderloze Edelheer ook in handen van de Jezuïeten was geraakt. Beide domeinen samen besloegen toen 63 bunders. Het Sterckshof bestond toen nog enkel uit een pachthof, een neerhof en "*de overblijfselen der gebouwen van een voortyds hof van plaisantie*". Een ruïne dus.

Cogels verzocht Charles de Wailly, toen veel gevraagd architect te lande, om van het Jezuïetenhuis een kasteeltje te maken naar de mode van de tijd. Men dempte de bestaande wal en droeg de uitvoering van de verbouwingenplannen op aan de Antwerpse architect Corenblom. Het hoofdvolume werd aan weerszijden met twee traveeën uitgebreid, er werd een vooruit springend koetshuis aan de ene en een orangerie aan de andere zijde toegevoegd en via een open gebogen zuilengalerij, waarmee ook de voorgevel verrijkt werd, met het huis verbonden. Zodoende ontstond een duidelijk gedetermineerd ereplein waarop ook de grote spiegelvijver aansloot, die nog steeds de trots van *Te Rivieren* is. De gevels kregen een beschilderde bepleistering met als resultaat een homogeen geheel in classicistische stijl dat zich in de vijver verdubbelde. Er hoorde een parkaanleg van 35 ha bij, niet ontworpen door de Wailly maar naar verluidt door "*een bekende Nederlander*" waarvan de naam verloren ging, en die in uitvoering ging vanaf 1780. Men plantte bossen, ook een sterrebeis, een linden- en een zesrijige beukendreef, exotische struiken en bomen, men hertekende de kanalen en grachten, er was een doolhof, men bouwde fabriekjes, ondermeer een klassieke tempel met Dianabeeld boven een ijskelder, een chinees paviljoen (allebei tot begin deze eeuw bewaard), bruggen, er waren tuinornamenten en beelden. Een parkdomein dus - maar deze analyse vinden we niet in het boek terug - zoals het naar de geest van de tijd hoorde te zijn: in landschappelijke stijl verlevendigd met fabriekjes maar met nog de strakheid van de geometrische aanleg in het onmiddellijke nabijheid van het huis.

Kasteel Rivierenhof,
juni 1933 (verzameling
Luc Van Loon)



In 1889 werd het goed, dat de Franse revolutie zonder veel kleerscheuren had beleefd en 106 ha groot was geworden, verkocht om uit de ingewikkelde erfenisverdeling te raken. Louisa Cogels en Ernest Boschaert de Bouwel verwierven de kern van het domein, bestaande uit het kasteel *Te Rivieren*, drie pachthoeven en 79 ha grond. Toen hun erfgenamen in 1921 de hoeve van het Sterckshof te koop stelden, besliste de provincie, op initiatief van griffier Jozef Schobbens, het hele landgoed *Rivierenhof* te kopen. Een vooruitstrevende daad voor die dagen.

Daarmee begon nu meer dan 75 jaar geleden, het 87 ha groot domein (niet veel later 127 ha) een nieuw leven als openbaar provinciaal park, bedoeld als een groene long voor 'het volk' van de stad die alsmaar uitbreiding nam. Slechts een kleine helft van het domein bezat een parkaanleg. Het andere deel, namelijk bossen, velden, drassige gronden en pachthoeven moest, aangepast aan de nieuwe functie, worden hertekend. Hiervoor werd een internationale wedstrijd uitgeschreven die door Guillaume De Bosschere werd gewonnen, een dan al bejaard tuinarchitect uit Antwerpen. Zijn plan sloot volledig aan bij de Engelse

landschappelijke stijl van de 19de eeuw, en kan dus moeilijk revolutionair heten. De uitvoering ervan, zoals ook voor de andere, soms wel vooruitstrevende plannen van de provincie, ondermeer een uitgebreid zwembadcomplex, zou, gezien de moeilijke economische tijden meer dan 10 jaar in beslag nemen. Men bezat geen coherent beleidsplan en ondertussen kreeg *Rivierenhof*, zoals het landgoed ging heten, nieuwe uitrustingen als wandelwegen, een roeivijver, een nieuwe visvijver, speelpleinen, turn-, sport- en voetbalvelden, sportaccommodaties die geregeld voor incidenten in de provincieraad en de bestendige deputatie zorgden. Men bouwde aan de rand de nieuwe en succesvolle Provinciale Landbouwhuishoudschool, wachthuisjes en een schuilhut, terwijl het kasteeltje van de Wailly café-restaurant werd. In 1931-36, ondermeer als remedie tegen de zeer hoge werkloosheid (25%), ondernam men de wederopbouw van het Sterckshof, naar ontwerp van architect Vander Gucht, zonder geplande functie ervoor. Na de voltooiing, en weer onder impuls van griffier Schobbens, werd er het Museum van de Vlaamse Beschaving in ondergebracht met Jos De Beer als conservator. De bedoeling was met Skansen als voorbeeld,

er een openluchtmuseum aan te verbinden; het was dus een voorloper van het huidige Bokrijk, inclusief de herberg *Bij Brueghel*, ondergebracht in de volledig gerestaureerde Sterckshoeve.

Aan grootse plannen voor de verdere uitbouw hiervoor kwam op 3 januari 1945 een einde door een verwoestende vliegende bom. De naoorlogse jaren brachten nieuwe tijden, nieuwe noden en nieuwe plannen. Zo kwam er een hagendoolhof en een monumentaal openluchttheater, ontworpen door architect Schellekens, ook bedoeld voor filmvertoningen; ondermeer hadden daar de in Antwerpen gekende 'Grijze Kat'-jeugdprogramma's plaats. Naoorlogse tijd is autotijd en dus, nadat men aanvankelijk het park enthousiast opengooide voor de auto, keerde door overlast het tij en werd hij uiteindelijk totaal gebannen. Aanleg van parkings aan de rand, verbreding van de straten aan de grens en de aanleg van autobanen zorgden voor de nodige moeilijkheden en kosten het park tenslotte meer dan 12 ha. en betekenden ook hier het einde van de idyllische stilte.

Pas het laatste decennium opteert men, zoals 75 jaar geleden, weer voor

een hoofdzakelijke passieve recreatie in het park met een sterk aksent op het natuurbehoud. Een structuurplan en een beheersplan moeten uiteindelijk de toekomst van *Te Rivieren* verder veilig stellen.

De vlot geschreven lotgevallen van het Rivierenhof gedurende vijf eeuwen, lezen prettig en zijn doorspekt met soms pittige, soms ondeugende verhalen en anecdotes, inclusief echte jezuïetenstreken. Ons boeiden vanzelfsprekend voornamelijk het historisch aspect van tuin en park, dat gelukkig ruim is bedeed, grondig gedocumenteerd en geïllustreerd. Maar, zoals voor de geschiedenis van een gebouw de bouwhistorie lang en onrecht werd verwaarloosd, is dit hier ook het geval voor het tuin-bouw-historisch en horticultureel aspect van de parkgeschiedenis. In tijden als de onze waarvoor natuurbehoud en dus ook het biotisch aspect belangrijk is, zou dat anders moeten. Er werd geen gebruik gemaakt van de dendrologische inventaris 1987-1992 van de Belgische Dendrologische Vereniging, die niet minder dan 8 kampioenen noteerde en wel 65 bomen vermel-

denswaard vond en opmetenswaard. De Ferrariskaart, noch het primitief kadasterplan, noch de militaire stafkaarten werden als nuttige bronnen geraadpleegd. Niet alles wat erin zat is dus, wat dit aspect betreft, maximaal naar boven gehaald. Een multidisciplinaire benadering was hier misschien aangewezen.

Verder moet ons van het hart dat dergelijke mooie, rijke en goed vertelde geschiedenis, met de prachtige kwaliteit van archiefphoto's die ze begeleiden, wel een mooiere en rijkelijker uitgave verdiende. Het formaat is aan de zuinige kant, en hoewel de lay-out sober en mooi is, zijn de marges zo magertjes dat er amper plaats is voor het aanbrengen van een uitroepetek. En een auteur die dergelijke kwaliteit brengt, verdient toch dat haar naam ook op de kaft prijkt. Een verjaardag als deze mocht van mijn part gerust met wat meer luxe gevierd. De pluim, ook voor de auteur, blijft echter dubbel en dik verdiend.

Chris De Maegd

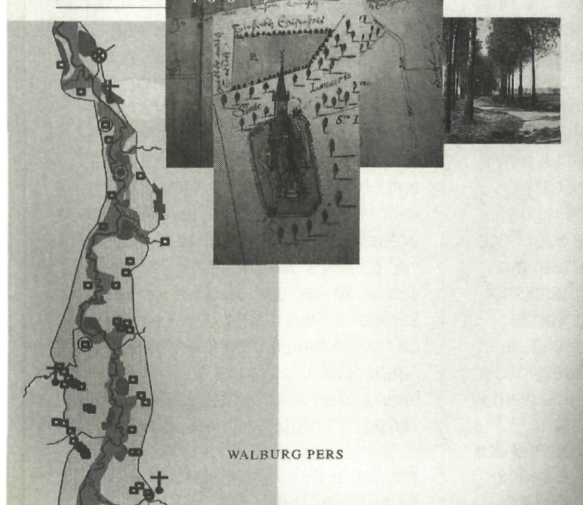
Petra Rebmann, *Het Rivierenhof: Vijf eeuwen parkgeschiedenis*, Tiel, 1997, 247 p. ISBN 45 1997 25. Prijs 595,-fr.

Van Turnhoutervoorde tot Strienemonde

K.A.H.W. Leenders

Ontginnings- en nederzettingsgeschiedenis van het noordwesten van het Maas-Schelde-Demergebied (400-1350)

Een poging tot synthese



VAN TURNHOUTERVOORDE TOT STRIENEMONDE

In dit boek probeert K.A.H.W.

Leenders na te gaan hoe zich de ontginnings- en nederzettingsgeschiedenis voltrok van het gebied dat ruwweg wordt begrensd door Antwerpen, Turnhout, Geertruidenberg, Westmaas en Bergen op Zoom. Voor België gaat het dus om een noordwestelijk deel van de Kempen, grofweg de Antwerpse Noorderkempen. Dit gebied vormt geologisch in grote mate een eenheid, het gebied der Kempische Kleien. De titel verwijst naar verdwenen of fictieve plaatsen aan de oost- en de westgrens van het studiegebied. Dit gebied, het noordwesten van het voormalige hertogdom Brabant en het zuidelijke deel van het oude graaf-

schap Holland, komt in bestaande studies nauwelijks aan bod. Het boek vult deze lacune in de kennis van de historische geografie van de Nederlanden.

Het is voor deze streek het eerste samenhangend overzicht van de overgang van een praktisch onbewoonde toestand in het jaar 400 naar een redelijk dichtbevolkt gebied omstreeks 1350. In een interactie tussen mens en natuur ontstonden nederzettingen en werd de grond in gebruik genomen. Daarbij vormden zich allerlei sociale, economische, juridische en ruimtelijke structuren binnen het gebied en banden met de politieke en economische buitenwereld. Al die activiteiten lieten hun sporen na. Het eindresultaat van die ontwikkeling zou in grote trekken tot het einde van het Ancien Régime blijven bestaan.

De geschiedenis van het studiegebied wordt benaderd vanuit geheel verschillende invalshoeken. Het resultaat is een zeer complexe en gedetailleerde synthese van de verschillende benaderingen om die geschiedenis te reconstrueren.

In een eerste hoofdstuk wordt de institutionele structuur van het studiegebied in 1350 beschreven. Hoewel in 400 nauwelijks bewoond, was in voornoemde periode reeds een zeer ingewikkelde structuur ontstaan ten gevolge van manieren van organisaties van de samenlevingen. Die vormen zijn het rechtstreeks resultaat van de ontwikkeling van de streek. Zo worden zeer gedetailleerd sociale en juridische netwerken als schepenbankgebieden, parochies, dorpen, gemeenten, heerlijkheden en steden beschreven en verklaard.

In een volgend hoofdstuk beschrijft de auteur de interacties tussen bodem en landschap en de mens tijdens de ontginnings- en nederzettingperiode. Hij vertrekt van de landschappelijke structuur rond 1000. Dit is het oorspronkelijk uitgangspunt waarin bodem en landschap van de streek aan het begin van de middeleeuwse re-occupatie verkeerden. Het is een bepalend gegeven voor de nederzettingsgeschiedenis. Het ging geleidelijk aan gepaard met de wijzigingen die de mensen op hun beurt aan die omgeving aanbrengen. Op die manier beschrijft de auteur de interacties en hun gevolgen. De invalshoeken van die

studie zijn de geologie en geomorfologie, de waterhuishouding, de bodemgesteldheid, de vegetatie, het landschap en de oude wegen. Door een deskundige uitwerking geeft dit hoofdstuk voor de lezer een vrij duidelijk beeld van de landschappelijke ontwikkelingen in het gebied.

In de volgende hoofdstukken worden de vijf te onderscheiden perioden zeer gedetailleerd behandeld.

Hiervoor worden vijf onderzoeks-sporen gevolgd. Voor de eerste periode, de Post-Romeinse leegte (400-550), is het de archeologie. Voor de tweede periode, De Pioniersperiode (550-1100), is de toponymie bepalend. De Eerste Uitbouwperiode (1000-1150) wordt bestudeerd aan de hand van allodia, wat ingewikkelde eigendomsstructuren zijn. Voor de vierde periode, de Tweede Uitbouwperiode (1150-1245), zijn de parochies het uitgangspunt en tot slot voor de Explosieve Periode (1250-1350) de grote bezitscomplexen.

Voor de reconstructie van de Post-Romeinse leegte (400-550) duiden de archeologische gegevens aan dat in de IJzertijd en de Romeinse periode de bewoning zich vooral tot de zuidoostelijke bosachtige en zandige helft van het studiegebied lijkt te hebben beperkt. Daarbuiten kwam bewoning voor op enkele plaatsen in de overgangszone, langs de Hoge Rand en langs de grote rivieren. Na de Romeinse periode stelt de auteur vast dat een periode volgde waarin de bevolking geheel afwezig of toch niet waarneembaar was. Er zijn slechts enkele sporen van continue bewoning. Pas in de 6de eeuw komen nieuwe sporen voor.

In die lege periode had de natuur de kans te regenereren. Het karakter van het gevormde landschap zal echter tal van littekens vertoond hebben. De Merovingers zullen geen maagdelijk natuurlandschap aangetroffen hebben, maar een reeds door de mens beïnvloed semi-natuurlijk landschap met een gevarieerd karakter. Op het zand kwamen echte bossen voor naast half open bossen met open plekken erin, heidegebieden en zelfs stuifduinen en -vlakten. Ook in het veen was er variatie in de vegetatie, terwijl daarin ook tal van meren en waterlopen lagen.

Zoals bij elk hoofdstuk worden voor de bespreking de bestaande bronnen uiterst kritisch doorgelicht en geïnter-

preteerd. Dit heeft geleid tot een gezuiverd vondsten-overzicht.

Voor de invulling van de Pioniersperiode (550-1100) maakt de auteur een grondige studie van de naamkunde die van toepassing is op dit gebied. Die studie is soms in die mate gedetailleerd dat de leesbaarheid erin het overzicht bemoeilijkt worden. Die delen van het boek zijn dan wel weer boeiend voor deskundigen en geïnteresseerden. Dit fenomeen komt in minder of meerdere mate steeds weer in de andere hoofdstukken van het boek.

Door indelingen in groepen met gezamenlijke kenmerken en verschillende ouderdom komt de auteur tot concrete conclusies. Er is vanaf 550 een voorzichtige kolonisatie vanuit het inmiddels gevestigde Frankische gebied ten zuidwesten en zuidoosten van het studiegebied en vanuit de Scheldemonding. Gelet op de grote afstanden tussen de kolonisatiekernen en de intensiever bewoonde 'buitenwereld' kan men terecht spreken van pioniers. Uit de voorhanden zijnde gegevens blijken zij niet in één welbepaald landschapstype neer te strijken. Pioniers werden aangetroffen op de grote waterscheidingsrug van Turnhout naar Made, langs de grote beken, in gebieden met veel kleine beekjes en aan de voet van de Hoge Rand. De aaneengesloten veengebieden en de oevers van de grote rivieren die daar doorheen stroomden werden gemedend. De auteur heeft geen aanwijzingen gevonden voor een grootschalige kolonisatie van het gebied.

Van de Eerste Uitbouwperiode (1000-1150) wordt de ontwikkeling van de streek bestudeerd aan de hand van gegevens over eigendomsstructuren en -verervingen, de zogenaamde allodia. De gegevens uit de voorhanden zijnde oorkonden werden gecatalogiseerd en geïnterpreteerd. Daar blijkt uit dat na het jaar 1000 het occupatieproces versneld is. De auteur heeft verschillende aanduidingen dat de streek een overloopgebied was voor de bevolkingsgroei in Vlaanderen.

De kolonisten stichtten nieuwe nederzettingen of vestigden zich bij al bestaande. Er kan een gedifferentieerde lokatiekeuze onderscheiden worden. Vooral de brongebieden van beken werden in ontginning genomen, ook de oevers van de Schelde en in

mindere mate van de Maas werden bewoond. Daarnaast werd de bewoning in de eerder geoccupeerde gebieden verder versterkt, vandaar dat van een uitbouwperiode gesproken wordt. De meest succesvolle kolonisten konden zich opwerken tot lokale heer. Zij noemden zich vaak naar 'hun' dorp of grondbezit, dat zij als hun volle eigendom of allodium beschouwden. Op deze ontwikkelingen hadden koning en markgraaf weinig greep. Pogingen van de bisschoppen van Luik, Keulen en Utrecht om in het gebied macht uit te oefenen, lijken niet meer opgeleverd te hebben dan enkele kerkstichtingen. In deze periode begon zich wel een parochienetwerk te ontwikkelen.

In de Tweede uitbouwperiode (1150-1245) liep het gebied langzaam verder vol met mensen, werd het parochie- en dorpennetwerk verder uitgebouwd en verdicht, en werd de structuur van de dorpen zelf verder gecompliceerd door de vorming van gehuchten. Voorts hebben de graaf en hertog het studiegebied onderling opgedeeld. De nieuwe allodia begonnen rond 1150 uit elkaar te vallen, wat leidde tot hergroepering van eigendommen in handen van enkele sterker wordende heren, en speciaal in de handen van de hertog van Brabant en de onder voogdij staande kloosters. Hierdoor ontstaat een transformatie van het patroon van grootgrondbezit. Een landschap met verspreide grotere en kleinere min of meer monolithische particuliere grootgrondbezitters wordt deels vervangen door een landschap van vooral feodaal gebonden bezittingen en bezitsnetwerken met daartussen kerkelijk groot- en kleingrondbezit. Door de ontginningsdrang en beweijdingsdruk verandert het bosachtige landschap steeds meer in een vrij open wildert. Bij dat alles worden de veengebieden nog steeds vermeden. Ook 'de politiek', de landsheerlijke macht, begon in die periode waarneembaar mee te spelen in de structurering van de ontwikkelingen. Een van de gevolgen was de oprichting van een vijftal nova oppida, toekomstige steden. Die algemene organisatie in het gebied wordt uitgebreid toegelicht. Een aantal lokaties worden concreet besproken, wat een reëel beeld geeft van de toestand in die periode.

De Explosieve periode (1245-1350) wordt gekenmerkt door een golf van soms grootschalige en systematische

ontginningen ten behoeve van landbouw, turf- en zoutwinning. De steeds gemeden veengebieden blijken nu plots heel interessante vestigingsgebieden te zijn, terwijl ook 'op het zand' op tal van plaatsen nieuwe nederzettingen verschijnen. Een en ander ging gepaard met een instroom van mensen, kapitaal en know how vanuit Vlaanderen. Tegelijk werd de grote institutionele structuur verder uitgebouwd: in de meeste dorpen of groepen dorpen werden schepenbanken opgericht, het parochienetwerk werd verdicht en in de dorpen die de hertog als dorpsheer hadden, werden de woeste gronden als *gemeynte* aan de gebruikers verkocht. De meeste nova oppida ontwikkelden zich tot voor spoedige stadjes. Van de bossen was er al snel niet veel meer over en de wildert werd hier en daar reeds als heide bestempeld. In het lage veengebied van het westen en het noordwesten had eveneens een grootschalige verandering plaats. Door bodeminklinking kwamen steeds meer overstromingen voor die steeds verder landinwaarts gingen. Die van 1288 zette voor lange tijd grote gebieden onder water en bevorderde zo de zoutindustrie en een tweede generatie stadjes. De rest van het studiegebied had een stabiele structuur verkregen die in grote trekken tot het einde van het Ancien Régime zou blijven bestaan.

Heel het voornoemde mechanisme en de gevolgen voor het landschap en voor de ontwikkeling van de streek worden tot slot in een apart thematisch hoofdstuk (met het drieluik: de wildernis, de nederzettingen en de grote ontginningen) en in een besluitend hoofdstuk nog eens op een overzichtelijk wijze beschreven.

Het boek wordt aangevuld met een uitgebreide literatuurlijst, met een index op plaatsnamen en op onderwerpen, met een aantal bijlagen (de archieven waar naar verwezen wordt, een analyse per allodium, een analyse van het Brabants hertogelijk domein en een overzicht van het hertogelijk, grafelijk en ander domein per 'dorp').

De algemene conclusie mag zijn dat *Van Turnhoutervoorde tot Strienemonde* een schat aan informatie biedt voor historische geografen, historici, heemkundigen en iedereen met belangstelling voor de geschiedenis van eigen stad, dorp en streek. Het historische

kader kan van nut zijn voor archeologisch onderzoek en de bescherming van cultuurhistorische waarden in het landschap.

Marc De Borgher

K.A.H.W. LEENDERS, *Van Turnhoutervoorde tot Strienemonde. Ontginnings- en nederzettingsgeschiedenis van het noordwesten van het Maas-Schelde-Demer-gebied (400 - 1350). Een Posing tot Synthese*, Walburg Pres, Zutphen, 1996, ISBN 90-6011-970-3



Beschermingen

BESCHERMING VAN HET PARK BODART TE HEVERLEE

Op 16 december 1996 werd een overblijfsel beschermd van het voormalige goed 'Bodart' te Leuven (Heverlee), zo genoemd naar de laatste bewoners van het domein, de familie Bodart. De villa werd in 1971 afgebroken naar aanleiding van de bouw van het viaduct van de Tervuursevest en de aanleg van de expressweg naar de verkeerswisselaar in Bertem. Het gebouw bevond zich in de hoek gevormd door de Tervuursevest en de Voer en was een in 1889 verbouwde versie van de *IJzermolen* aan de *Kleine Spuy* op de Voer. In dat jaar werd het maalbedrijf dat er sinds 1819 in gevestigd was overgebracht naar de vaart. De toenmalige eigenaar, Arthur Peters, bouwde de molen om tot een riante villa en legde op de 4 ha aanpalende landbouwgrond een 'Engels' park aan. De voormalige stadgracht werd in het park geïntegreerd als een 150 m lange tot 20 m brede, min of meer spatelvormige vijver.

Bij de vernieling van het domein in 1971 verdween, samen met de villa, ook de noordelijke en meest pittoreske helft van het domein.

Er blijft nog slechts het droge, hoger gelegen gedeelte over. Een generatie bomen, voornamelijk beuken, stamt - aan hun afmetingen te oordelen - naar alle waarschijnlijkheid uit de aanlegperiode, rond 1890. Twee van deze beuken zien er ongewoon uit, met een opvallend ruwe, gegroefde schors op de stam en de gesteltakken - in één geval ook op de secundaire takken. Dit lijkt heel sterk op een cultuurvariteit die in 1799 in de omgeving van Göttingen werd ontdekt en nadien haar weg vond naar de kwekerijen onder de benaming *Fagus sylvatica 'Quercoides'*, omdat de schors doet denken aan die van inlandse eik. De dikste van deze beuken heeft een stamomtrek van 3,70 m, de andere meet 3,08 m. Vooral deze laatste heeft uitgesproken quercoides-kenmerken. Het gaat dus om monumentale 'kampioenbomen' van een uiterst zeldzame cultivar, de dikste voor België; in het beschermingsbesluit worden zij als 'monument' aangeduid.

Het parkje herbergt daarnaast nog een aantal oude specimens van min of meer courante soorten (Mammoetboom, Hongaarse zilverlinde, Zilveresdoorn, Bruine beuk, Treurbeuk, Atlasceder, Taxus...) en ook bomen die pas bij nader toezien merkwaardig blijken, niet alleen omwille van hun volume, maar ook omwille van hun soortzeldzaamheid, hun vorm of een combinatie van deze elementen, onder meer éénbladige es (*Fraxinus excelsior 'Diversifolia'*) en een uit de hand gelopen exemplaar van Vleugelnoot (*Pterocarya fraxinifolia*): de moederboom (2,30 m stamomtrek) heeft zich omringd met een bos wortelopslag, waarvan diverse stammen met 1,20 m omtrek.

Door de aanleg van het viaduct van de Tervuursevest en van de expressweg naar de verkeerswisselaar in Bertem heeft het domein veel aan waarde ingeboet, maar toch kan het overblijvende gedeelte iets van de oude glorie herwinnen op voorwaarde dat de opslag van wilg, esdoorn en robinia en de Canadapopulieren wordt gekapt en de andere bomen worden verzorgd.

Roger Deneef

Kasteel 'De Helle' te
Ruisbroek

BESCHERMING VAN HET KASTEEL DE HELLE TE RUISBROEK

Op 3 februari 1997 werden in de K. Gilsonstraat 15-17-19 te Sint-Pieters-Leeuw (Ruisbroek) het kasteel *De Helle* beschermd als monument en het omgevende parkje als dorpsgezicht. In de bescherming als monument zijn ook begrepen: de omheiningmuur, de omgrachting met brug, het voorplein met hekken, het terras met balustrade en de duiventoren. Het kasteel *De Helle* gaat terug tot de voormalige zetel van de heerlijkheid Ruisbroek, in 1309 vermeld als "castrium" met pachthof en aanhorigheden, die doorheen de eeuwen illustere eigenaars kende zoals de familie d'Aa (1373), de Witthem, heren van Beersel (1509), de Lalaing (1614) en de Mérode (1657).

Het huidige circa 1730 te dateren kasteel in bak- en zandsteen werd hoogst waarschijnlijk gebouwd door de familie d'Yve d'Ostiche op de funderingen van de vroegere waterburcht, en is bijgevolg illustratief voor het gebruikelijk proces van versterkte burcht naar residentieel landhuis.

Qua typologie en algemeen voorkomen is het kasteelgebouw een opmerkelijk gaaf bewaard voorbeeld van een homogeen classicistisch geïnspireerd kasteel, waarbij het algemeen concept met U-vormige plattegrond, een hiërarchische opbouw met een corps de logis en flankerende hoekpaviljoenen, de risalietvormig beklemtoonde ingangstravee en licht getoogde vensteropeningen typerend zijn voor de régenceperiode. De binneninrichting biedt een opmerkelijk intact beeld van een historiserend interieur van circa 1900, met daarnaast voorbeelden van 18de-eeuwse stucplafonds. De duiventoren is vermoedelijk een oorspronkelijk vrijstaande, bak- en zandstenen vierkante toren met drie bouwlagen onder tentdak, enig voorbeeld in Brabant van een circa 1730 te dateren duiventoren, eens een machtsymbool uit het ancien regime, nu een beeldbepalend element in de dorpskern.

Greta Paesmans



BESCHERMING VAN DE DORPSKERN VAN GRIMBERGEN

Op 17 februari 1997 werd de dorpskern van Grimbergen beschermd als dorpsgezicht.

Grimbergen mag beschouwd worden als een van onze opmerkelijkste en fraaiste dorpen, een typisch voorbeeld van een 'abdijdorp'. Zijn ontstaan is een gevolg van de stichting, circa 1128, van een norbertijnenabdij door toedoen van de invloedrijke Berthouts, heren van Grimbergen.

De historische structuur van deze kleine, maar compacte kern met drie hoofdstraten, gecentreerd op de abdij- en parochiekerk, en een parallel net van secundaire wegen en stegen bleef opvallend intact.

Daarnaast weerspiegelt de intensieve bebouwing op smalle en diepe percelen en de aanwezigheid van een relatief groot aantal voornamelijk burger- en ambachtswoningen uit de 17de en de 18de eeuw, vaak in kalkzandsteen, de voormalige centrumfunctie, ontleend aan de aanwezigheid van de abdij en het Prinsenkasteel.

De abdij werd reeds in 1937 als monument beschermd. In dit besluit worden een aantal gebouwen eveneens als monument beschermd:

* de pastorie, een gaaf bewaard voorbeeld van een norbertijnenabdij, in 1767 opgetrokken door abt Sophie, in de vorm van een classicistisch dubbelhuis in bak- en kalkzandsteen, aanvankelijk geflankeerd door twee hoekpaviljoenen, waarvan één bewaard bleef;

* het poortgebouw (gedateerd 1767) met portierswoning en aangrenzende stalvleugel van de abdij, de enige overblijfselen van de oude abdij;

* de abdijsmuur: de ommuring langs de Abdijsstraat bepaalt in hoge mate de visuele aantrekkingskracht van deze smalle bochtige straat en vormt een essentiële bijdrage tot de herkenbaarheid van de abdijsite als dusdanig;

* de *Groenpoort*, Kerkplein 5 en Lagesteenweg 1-3, een merkwaardig en goed bewaard voorbeeld van een complexe woning in kalkzandsteen die bestaat uit een tweelaags breedhuis en een korte even hoge dwarsvleugel, vermoedelijk uit de eerste helft van de 17de eeuw;

* het huis *de Helm*, Kerkplein 4, een voormalige brouwerij, smidse en bakkerij, een goed voorbeeld van een circa 1747 te dateren dorpswoning;

* het huis *de drie Linden*, Lagesteenweg 2, geboorteplaats van de illustere Grimbergenaar, L. Van Beneden (1587-1683), pastoor van de Onze-Lieve-Vrouwekerk van Laken en auteur van *De bloedige Compassie* (1623), één van de oudste en gedateerde voorbeelden in Grimbergen van een ruime dorpswoning uit die periode;

* het huis *de Kroon*, Kerkplein 6, voormalige woning van de chirurgijn en barbier in dienst van de abdij, een merkwaardig voorbeeld van een burgerhuis uit het 3de kwart van de 18de eeuw;

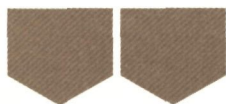
* de voormalige stadskam of brouwerij, Kerkplein 7, in 1703 gebouwd door François Brion, meier van Grimbergen;



Grimbergen, Kerkplein

- * de voormalige herberg *den Herdt of de Bot*, Kerkplein 9, eveneens uit 1706, een laat-barok diephuis afgewerkt met een trapgevel met voluutvormige aanzetten en bekroning;
- * het voormalige schepenhuis *de Sleutel*, Kerkplein 10, een voornamelijk dorpswoning uit het 3de kwart van de 18de eeuw;
- * *de Zevensterre*, Hogesteenweg 12-14, een circa 1700 te dateren twee bouwlagen tellend dubbelhuis in kalkzandsteen.

Greta Paesmans



Tentoonstellingen

VLAAMSE MINIATUREN VOOR VORSTEN EN BURGERS 1475-1550

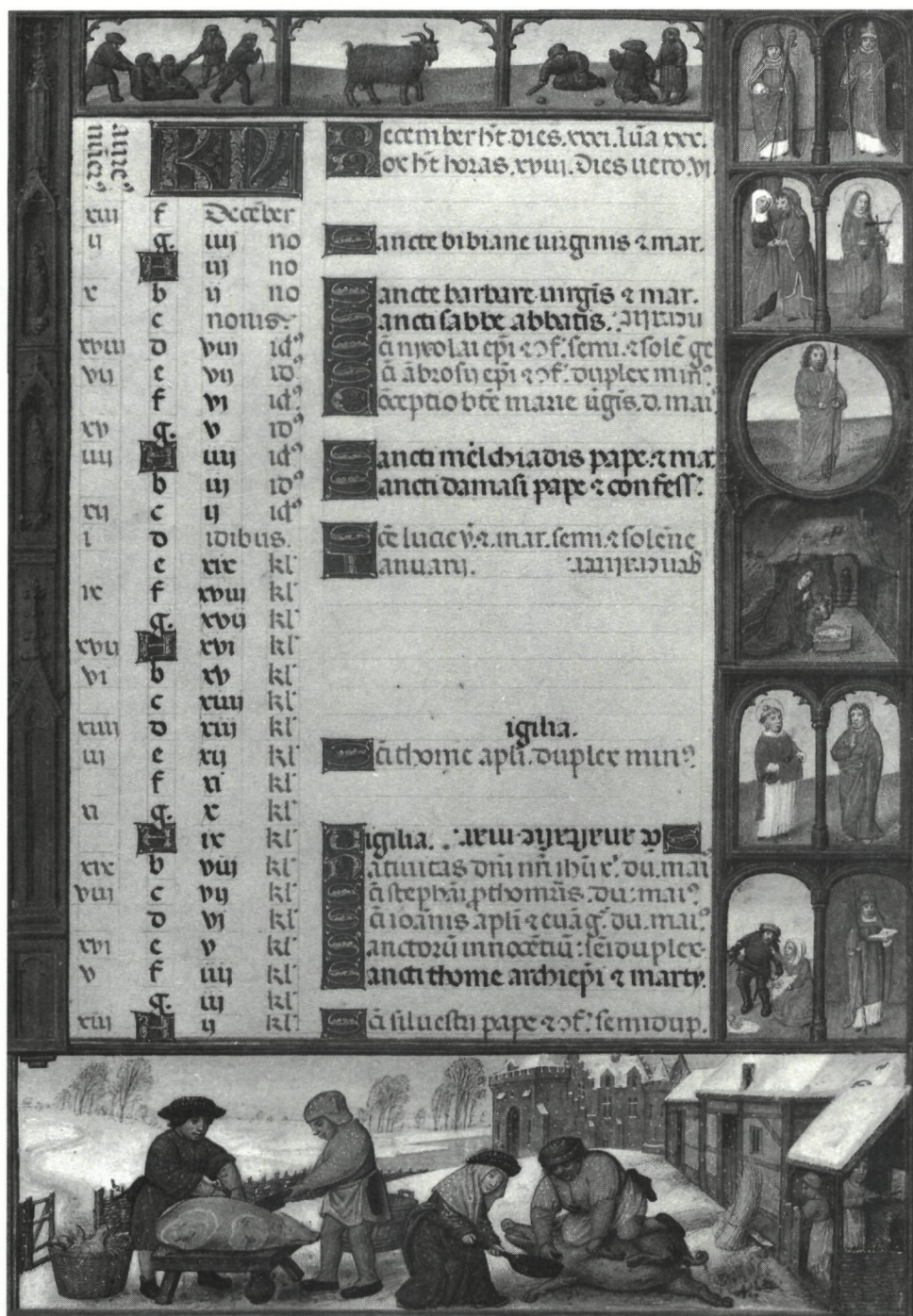
De conservatie van het *Breviarium Mayer van den Bergh*, waarbij het handschrift van een vroegere schadelijke inbinding verlost werd en het handschrift met de prachtige minia-

turen moest gedemonteerd worden, was de aanleiding om hierrond een tentoonstelling op te bouwen, georganiseerd door het Studiecencentrum Vlaamse Miniaturisten van de Katholieke Universiteit Leuven in samenwerking met het Koninklijk Museum in Antwerpen. Rond het *Breviarium* werden een aantal andere handschriften gegroepeerd, die alle kaderen in de periode van de zogenaamde Gents-Brugse stijl, de laatste schitterende opflakking van deze technische hoogstaande kunst voor de langzame vervanging van de handschriften door de gedrukte boeken. De miniaturen, die ware exponenten zijn van de middeleeuwse beeldcultuur, tonen niet enkel voorstellingen uit de geloofsleer, maar lichten ook een sluier op van het dagelijkse leven in die tijd binnen de eeuwige cirkel van het natuurlijke ritme, het werk in de verschillende seizoenen en het verschil in bezigheden tussen de verschillende sociale klassen van de hiërarchische laatmiddeleeuwse maatschappij. Zoals Professor Maurits Smeyers het in zijn boeiende inleiding verwoordde, zijn deze miniaturen geen vrijblijvende voorstellingen. Het is een pedagogisch middel om een bepaalde boodschap over te brengen. Het beeld is beledend en propagandistisch, zelfs als het om schijnbaar dagelijkse beelden gaat als het harken van de tuinen of het slachten van het varken onder een wolkenlucht vol sneeuw. De wis-

selende seizoenen verwijzen naar de vergankelijkheid en zetten de lezer aan tot een deugdzzaam leven.

De tentoonstelling is stemmig opgesteld in de kelderbunkers van het museum, die de gepaste 'sacrale' sfeer suggereren. Men kan zich verwonderen over de precisie en het technisch vakmanschap van deze vroegere meesters, die schijnbaar moeiteloos het kleinste blad vullen met de meest gedetailleerde voorstellingen. Het wemelt van realistische details, trompe-l'oeil-effecten en landschappen of interieurs die het vlakke blad doorbreken. De tentoonstelling toont de meest minuscule persoonlijke gebedenboekjes naast de enorme en indrukwekkende polyfone gezangboeken, waarvan de versleten rechteronderhoeken het veelvuldig gebruik verraden.

Miniaturen zijn niet enkel kunstwerken, maar in de eerste plaats ook materiële objecten, waarvan de fysieke integriteit moet behouden worden. Voor de tentoonstelling zijn strenge normen van klimaat, licht en lucht gehanteerd. De periode van het tentoonstellen is kort gehouden. Na deze expositie wordt het *Breviarium* deskundig opnieuw ingebonden en verdwijnt het weer in een donkere kluis. Dit maakt trouwens ook een beetje de fascinatie van deze tentoonstelling uit. Het zijn kunstwerken die



Kalenderpagina met de werken van de maand december, Breviarium Mayer van den Bergh

men niet vaak te zien krijgt. Van deze boeken, die verduidelijkt met de hand geschreven en verlucht werden, gaat een bijzondere aantrekkingskracht uit. Misschien zijn we in deze flitsende tijden vergeten dat, zoals Anton van Wilderode zo beeldrijk uitdrukt "lezen onbeweeglijk langzaam leven is".

De catalogus onder redactie van Maurits Smeyers en Jan Van der

Stock stelt alle handschriften voor, legt de iconografie uit en besteedt tevens aandacht aan de verluchtstechniek, de rol van de opdrachtgever, de toenmalige kunstmarkt en de rol van deze terecht beroemde handschriften in de Europese context.

Marjan Buyle

De tentoonstelling loopt tot 22 juni 1997 in het Koninklijk Museum voor Schone Kunsten, Leopold de Waelplaats, Antwerpen. Geopend van dinsdag tot zondag van 10 tot 17 uur, woensdag van 10 tot 21 uur, gesloten op maandag. Toegangspreis 200,-bfr., reducties en NMBS-arrangementen mogelijk. Informatie op 03/238.78.09. Aan groepen wordt gevraagd op voorhand te reserveren. Overvloedig geïllustreerde catalogus verkrijgbaar in vier talen, prijs 1.200,-fr.

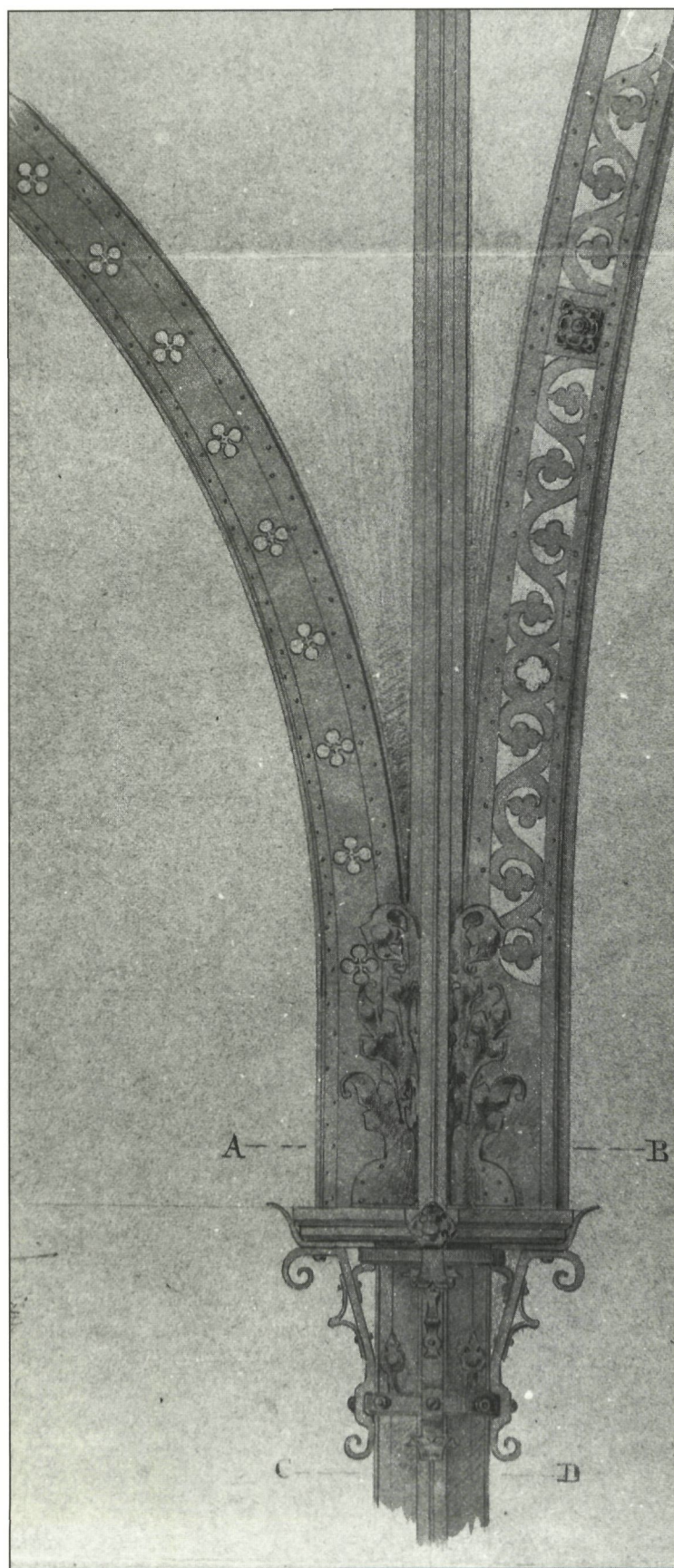
DE INGENIEUZE NEOGOTIEK. TECHNIEK EN KUNST

Dit najaar loopt in Leuven van 13 september tot 7 december 1997 de kunst- en architectuurtentoonstelling *De ingenieuze neogotiek. Techniek en kunst*. Op een bevattelijke manier brengt ze voor het brede publiek de nieuwe resultaten van onderzoek over de neogotiek als kunststijl en cultuurfenomeen, maar ze laat de bezoeker ook met andere ogen kijken naar vormen en constructies die het moderne industriële België in de 19de eeuw gezien en gestalte gaven. De expositie voert de ingenieurs-architecten ten tonele die in de 19de eeuw als leerling-tovenaars met ontstellend gemak staal en glas integreerden in middeleeuwsogende stations, postgebouwen, scholen, bruggen, hallen, kerken en kloosters. Met nieuwe materialen en spitsvondige constructies gaven ze de neogotiek een ingenieus karakter.

De ingenieuze neogotiek. Techniek en kunst verheldert een belangrijk onderdeel van de Vlaamse kunst- en economische geschiedenis. Vlaamse neogotische retabels en gepolychromeerde beelden en meubels waren erg in trek van Europa tot de Verenigde Staten.

De tentoonstelling wordt georganiseerd door de Stad Leuven, de K.U. Leuven en het Davidsfonds. Zij wordt uitgewerkt door een organisatiecomité onder leiding van professor Jan de Maeyer, directeur van KADOC. De expositie wordt inhoudelijk geconcipeerd door een interdiscip-

Metalen constructies in
de kerk van
Sint-Franciscus van
Sales in Luik



linair wetenschappelijk comité onder
leiding van de professoren Luc
Verpoest en Jan de Maeyer.

DE TENTOONSTELLING

In de Leuvense Predikherenkerk kan de bezoeker van zaterdag 13 september tot zondag 7 december 1997 met eigen ogen zien wat de 19de-eeuwse neogotiek is. Hij ontdekt er dat achter bakstenen muren niet zelden ingenieuze constructies schuilgaan. Hij ervaart wat de inbreng is van ingenieurs en architecten die het Ancien Régime een nieuwe, moderne vorm geven. Hij maakt bovendien kennis met de unieke positie van ons land in de ontwikkeling van deze kunststijl in West-Europa. Tenslotte kan hij ook unieke neogotische objecten, pareltjes van kunstambacht en realisaties van indrukwekkende bouwtechniek bewonderen. De tentoonstelling bestaat uit drie grote luiken.

De ingenieurs-architecten: de leerling-tovenaars van de 19de eeuw

In het eerste deel van de tentoonstelling worden de ingenieurs-architecten ten tonele gevoerd als leerling-tovenaars van hun tijd. Zij gaven in de 19de eeuw op een ingrijpende manier de nieuwe maatschappij vorm. Zij zorgden ervoor dat steden een modern uitzicht kregen door afbraak van wallen, door overwelling van waterlopen, door het aanleggen van brede lanen... . Op een spitsvondige wijze integreerden zij moderne materialen als staal en glas in middeleeuwsogende stations, scholen, bruggen, hallen, kerken en kathedralen. Deze immense, maar tegelijkertijd ook brutaal vernietigende creativiteit was een internationaal gegeven.

Architecten als Alphonse Balat en Adolphe Pauli, baanbrekende realisaties als *Le Grand Hornu* en de serres van Laken, kunstenaars als Constantin Meunier en Henri de Braekeleer brengen dit verhaal in beeld. Tevens wordt in de tentoonstelling *La Belgique industrielle* via computerschermen opgeroepen.

De neogotiek: het verleden hermaakt

Het grootste en overweldigende karakter van de modernisering gaat gepaard met een andere cultuurhistorische benadering, want te midden van deze moderniteit grijpt de 19de-eeuwse mens op een spontane manier terug naar het middeleeuwse

verleden. Hij zal vanuit een romantische reflex zorgen voor een historiserende inkleding. Rond 1850 verzet hij zich echter tegen deze 'pinakelgotiek', zoals het oppervlakkig gebruik van gotische vormen als versiering zonder enige betekenis wordt genoemd. Het historiserende karakter van de neogotiek wordt nu op een modern-berekenende manier vastgelegd in een aantal stijlkenmerken. In dit proces van uitzuivering speelde Vlaanderen een belangrijke rol als draaischijf van ideeën en realisaties.

Architecten als Jean-Baptiste Bethune en Jules Helbig staan naast de Brit Augustus Pugin, de ontwerper van het Londense parlamentsgebouw, naast Pierre Cuypers, bouwmeester van het Amsterdamse Rijksmuseum...

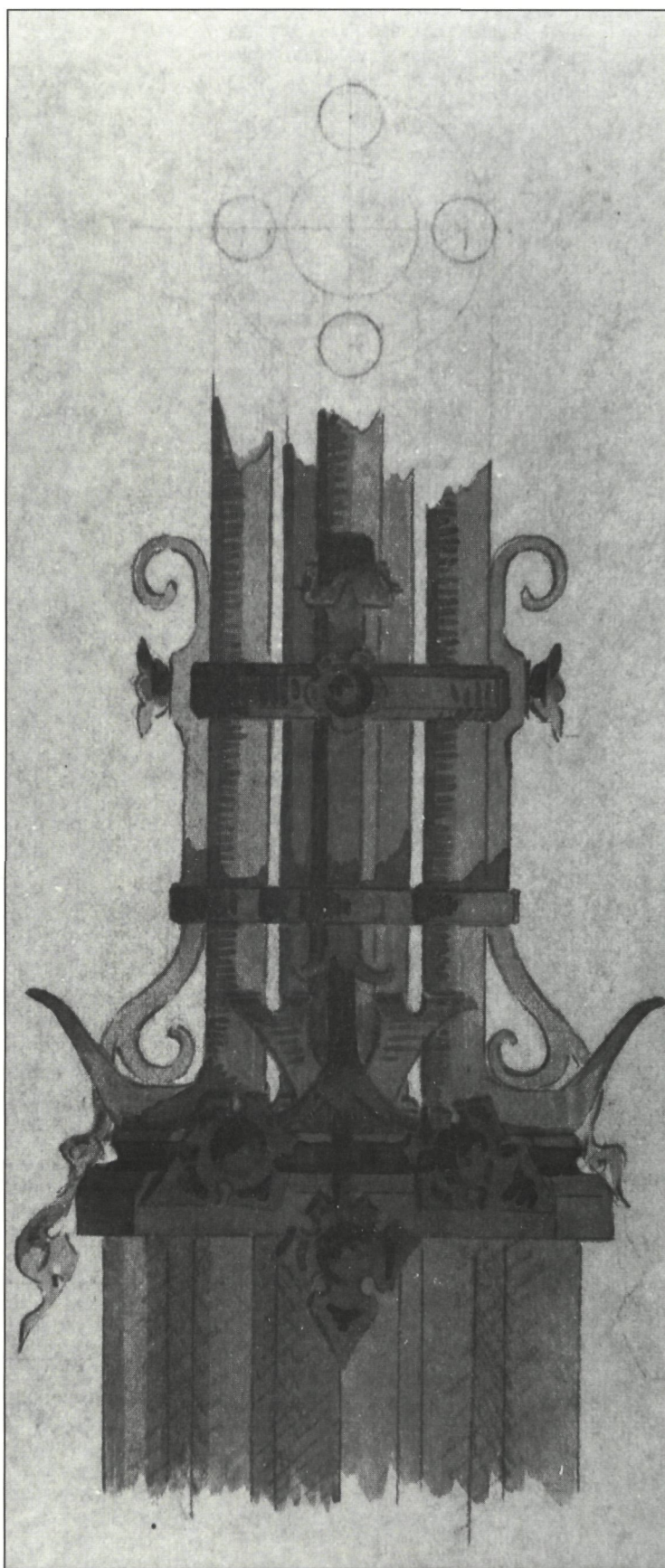
De expositie biedt een indringende kijk op hun ambachtelijke wereld, die in een virtuele schatkamer met plannen en kunstvoorwerpen wordt hertekend. Glasramen, presentatietekeningen, muurschilderingen, gravures, diploma's, portretten, ontwerpen... laten de bezoeker genieten van de kleurrijke neogotische wereld.

De ingenieuze neogotiek

Circa 1870-1880 ontstaat de ingenieuze neogotiek als een symbiose van de pinakelgotiek en de neogotische canons van onder andere Bethune.

De synthese komt aan bod in het derde deel van de expositie. Architecten als de Leuvense hoogleraar-politicus Helleputte, de Gentse hoogleraar Cloquet en de politicus Verhaegen integreerden in neogotiek moderne materialen als staal en glas en maakten systematisch gebruik van inge-nieurstechnieken als gietijzeren pijlers en staalskeletten. Achter hun ontwerpen gingen spitsvondige constructies schuil. Tevens zorgden zij voor de internationalisering van deze kunststijl. Zo kon men evengoed een Vlaamse neogotische kerk vinden in Mongolië als in de Afrikaanse brousse. Niet alleen neogotische retabels en gepolychromeerde beelden, devotieprentjes en religieuze boeken, maar ook scheepsladingen meubels vertrokken naar Engeland en de Verenigde Staten. Ingenieuze plannen, tekeningen, metaalconstructies tonen hoe het moderne op allerlei manieren wordt geïntegreerd in het historiserende.

De ingenieuze neogotiek. Techniek en kunst brengt de bezoeker in contact met dit belangrijk onderdeel van de Vlaamse kunst- en economische geschiedenis. Het evenement belicht



de unieke positie van Vlaanderen als draaischijf van nieuwe ideeën en realisaties en verklaart waarom buitenlandse architecten, ontwerpers, ateliermeesters hier in de leer kwamen.

PUBLICATIES EN PRODUKTIES

Tentoonstellingsgids

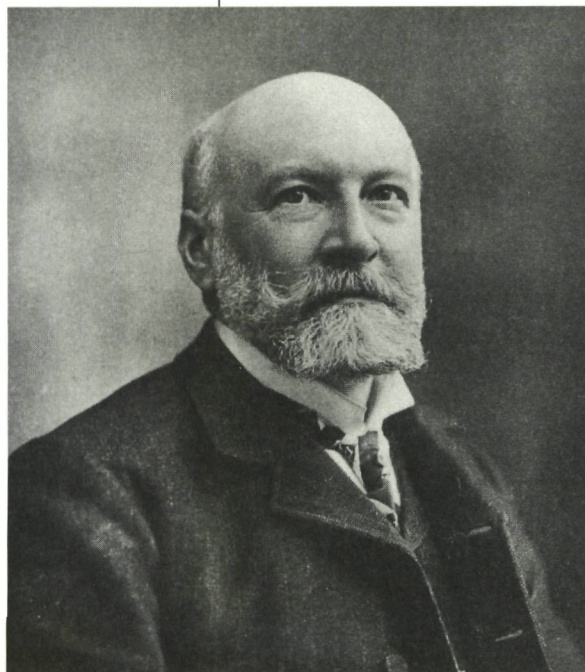
Elke bezoeker ontvangt samen met zijn toegangsticket gratis een overzichtelijke brochure als leidraad door de tentoonstelling.

Kleurrijk boek

Het thema van de tentoonstelling wordt uitgediept in een kleurrijk boek van circa 128 blz. In *De ingenieuze neogotiek. Techniek en kunst* werpen tal van onderzoekers, onder supervisie van Luc Verpoest en Jan de Maeyer, een nieuw licht op de ongekende internationale rol van Vlaanderen in de ontwikkeling van de neogotiek.

Het rijk geïllustreerde boek situeert de neogotiek als cultuurfenomeen en als maatschappelijk-ideologisch verschijnsel. Het duidt en verklaart de invloed van de neogotiek en de rol van ingenieurs-architecten in de modernisering van de 19de-eeuwse maatschappij. De handelsprijs bedraagt 595,-fr. Het boek is op de tentoonstelling verkrijg-

Portret van Joris Helleputte



baar tegen 475,-fr. Voor scholen die minimum 15 exemplaren tegelijk afnemen op de tentoonstelling, is er een speciale voordeelprijs van 275,-fr. per exemplaar.

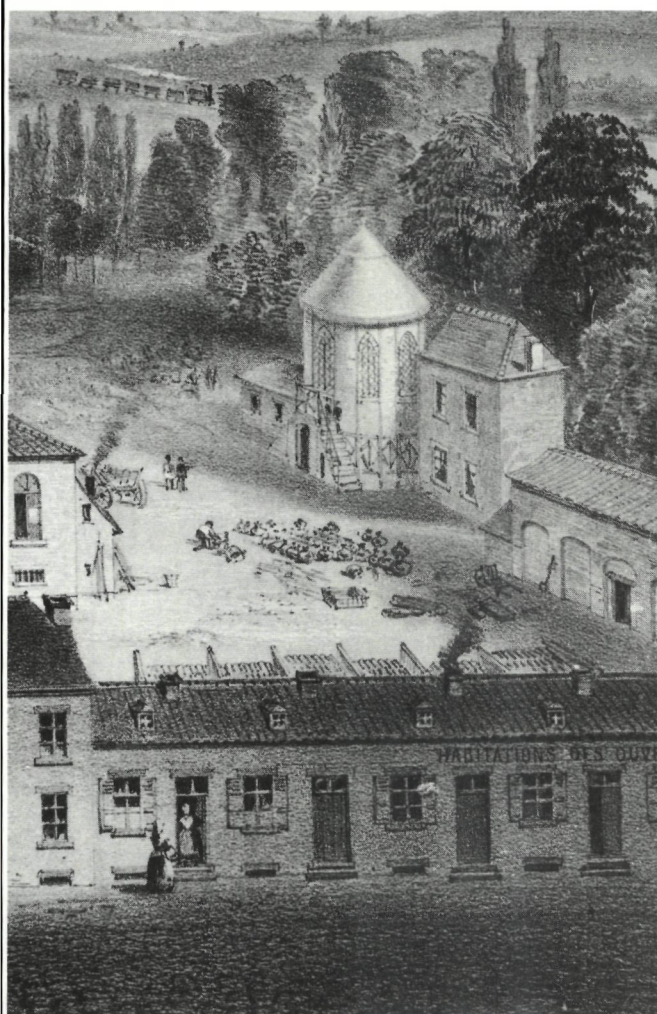
Wandeling door neogotisch Leuven

In *Wandeling door neogotisch Leuven* maakt de lezer kennis met het boeiende 19de-eeuwse verleden van Leuven. Stadsgids Rik Uytterhoeven en KADOC-stafmedewerker Luc Vints nemen hem mee op verkenning en laten hem met andere ogen kijken naar de neogotische rijkdom van Leuven. Ze bevat tevens kant-en-klare wandelingen doorheen de Leuvense binnenstad en een uitgestippeld parcours om de Leuvense regio per auto te verkennen. Deze cultuurtoeristische stadsgids is rijk geïllustreerd met originele foto's en zeldzame prentkaarten. Praktische kaartjes verduidelijken de tekst.

Deze gids wordt uitgegeven in een handig zakformaat en kost 495,-fr. Hij is een coëditie van Davidsfonds/Leuven en KADOC.

Educatief pakket

Ter gelegenheid van de expositie wordt een educatief pakket samengesteld voor gebruik in het onderwijs. Naast informatieve didactische teksten bestaat het pakket uit verhelderend illustratiemateriaal. Het pakket is samengesteld door medewerkers van KADOC. Het is op maat gesneden voor de laatste jaren van het algemeen, kunst- en technisch secundair onderwijs. Het pakket is beschikbaar vanaf 13 september 1997 en kost 980,-fr. Het kan worden aangevuld met het tentoonstellingsboek, dat tegen extra voordelig tarief beschikbaar wordt gesteld voor leerkrachten.



Bedrijfsgebouwen in Saint-Vaast ca 1855 met rechts een neogotisch paviljoen (uit La Belgique Industrielle)

NEVENACTIVITEITEN

Architect Joris Helleputte. Foto's van Oswald Pauwels

Een expositie over het nog bestaande oeuvre van Joris Helleputte, met foto's genomen door Oswald Pauwels, de fotograaf van *Monumenten & Landschappen*, en met architectuurtekeningen van Helleputte zelf.

Dit evenement wordt georganiseerd door ABB-Verzekeringen, het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap Afdeling Monumenten en Landschappen en het KADOC. Het loopt van 10 september tot 7 november 1997 in Galerij ABB te Leuven. Een overdruk van een speciaal nummer van het tijdschrift *Monumenten & Landschappen* is de catalogus voor deze tentoonstelling.

Neogotisch Leuven: een nostalgische blik

In de KADOC-pandgangen loopt van 20 september tot 7 december 1997 een tentoonstelling die via oude foto's en zeldzame prentkaarten neogotisch Leuven evoceert. Deze expositie is samengesteld door stadsgids Rik Uytterhoeven en het KADOC.

Joris Helleputte en de Leuvense neogotische ateliers

Het Stedelijk Museum Vanderkelen-Mertens en het KADOC presenteren in het Stedelijk Meuseum het werk van de Leuvense ateliers rond Joris Helleputte. Interieurs, wanddecoratie, meubilair, beeldsnijwerk... illustreren duidelijk het meesterschap van deze ateliers.

Neogotisch drukwerk

Boeken en tijdschriften, platen en prenten, boekbanden en neomiddel-eeuwse miniatuurkunst uit abdijen, bisdommen, privé-bezit, koninklijk archief, universiteitsbibliotheken... Een tentoonstelling in de Centrale Universiteitsbibliotheek presenteert van 6 november tot 20 december 1997 de mooiste stukken van dit neogotische drukwerk. De organisatie berust bij het KADOC, de Universiteitsbibliotheek en het Universiteitsarchief. Bij deze tentoonstelling hoort een rijk geïllustreerde catalogus. De auteurs zijn Carine Dujardin, Chris Coppens en Jan Roegiers.

Helleputte als restauratie-architect

In het najaar van 1997 organiseren het departement Architectuur van de faculteit Toegepaste Wetenschappen en het KADOC in de kapel van het kasteel Arenberg, de huidige zetel van de faculteit Toegepaste Wetenschappen, een tentoonstelling over de restauratiearchitectuur van Joris Helleputte.

Muziek en ruimte

Een samenwerkingsverband tussen professor Mark Delaere, professor-organist Joris Verdin, Gilbert Huybens, Radio 3 en het KADOC resulteert in een concertencyclus rond het thema 19de-eeuwse muziek in neogotische ruimten. In de loop van de maand november 1997 vinden er twee concerten plaats. Eén van deze concerten confronteert kitsch met kunst, Gounod met Liszt.

Biografie Joris Helleputte

Er verschijnt tevens een collectieve biografie over Joris Helleputte, samen met een oeuvrecatalogus. Voor het eerst in België wordt deze formule toegepast. De biografie verschijnt in de reeks KADOC-Studies in samenwerking met ABB-verzekeringen.

Vierdaags internationaal colloquium

Het thema van dit colloquium behandelt het religieus reveil en de neogotiek in Noord-West-Europa. Van 8 tot 11 november 1997 wordt in synthese-referaten, themasessies, workshops en geleide bezoeken het colloquium-thema uitgediept en de unieke positie van Vlaanderen vergeleken met de situatie in andere landen en kerken. De organisatie van dit vierdaags colloquium berust bij een comité van gereputeerde specialisten uit binnen- en buitenland. In de reeks KADOC-Studies worden de referaten gebundeld en uitgegeven.

Cursusreeks

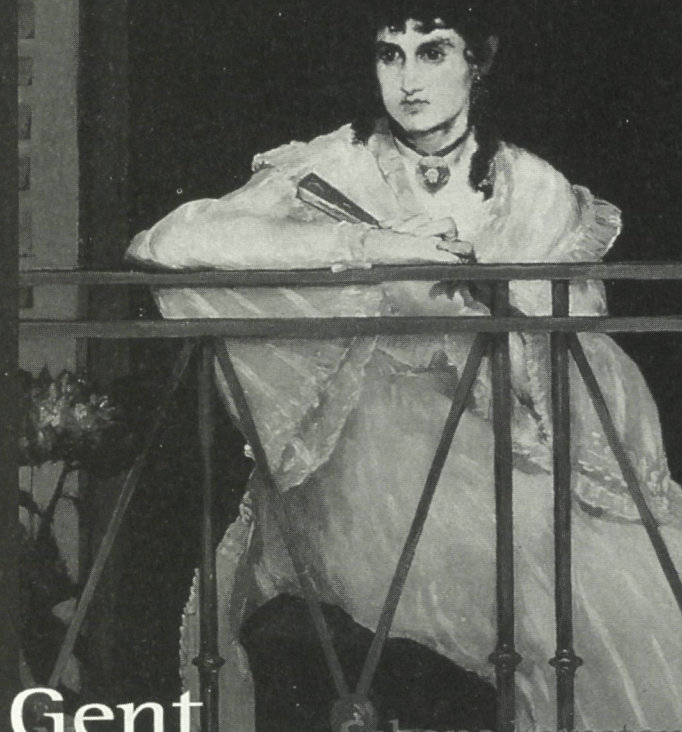
Naar aanleiding van de tentoonstelling vindt in het kader van *Universiteit Vrije Tijd Davidsfonds* een cursus plaats over de ingenieuze neogotiek. Hij wordt gedoceerd door de professoren Luc Verpoest en Jan de Maeyer. De cursus (met bezoek aan de tentoonstelling) vindt plaats in Leuven op woensdag 5, 12, 19 en 26 november en 3 december 1997, telkens in de namiddag. Informatie is verkrijgbaar op nummer 016/31.06.70 van 'Universiteit Vrije Tijd Davidsfonds'.

Praktische gegevens

De ingenieuze neogotiek. Techniek en kunst loopt van zaterdag 13 september tot zondag 7 december 1997 in de Predikherenkerk, Onze-Lieve-Vrouwstraat te Leuven. Openingsuren: dinsdag en woensdag van 9u30 tot 17u30, donderdag en vrijdag van 9u30 tot 21u30, zaterdag en zondag van 13u30 tot 18u30. Maandag en 1 november gesloten.

Voor inlichtingen of reservaties van rondleidingen op de tentoonstelling kan men terecht op het tentoonstellingssecretariaat in de Brussestraat 63, 3000 Leuven
☎ 016/22.45.64 -
Fax: 016/29.12.15.

Paris-Bruxelles Brussel-Parijs



Gent

Museum voor Schone Kunsten

6.9.97 - 14.12.97

Le Balcon, E. Manet © Musée d'Orsay, Paris

PARIS-BRUXELLES/BRUSSEL-PARIJS, REALISME? IMPRESSIONISME? SYMBOLISME, ART NOUVEAU. DE ARTISTIEKE DIALOOG FRANKRIJK-BELGIË, 1848-1914

Het Museum voor Schone Kunsten van Gent pakt dit najaar uit met een uitzonderlijke tentoonstelling om zijn dubbel jubileum, '100 jaar Vrienden, 200 jaar Museum' de nodige luister te geven. De veelbesproken tentoonstelling *Paris-Bruxelles/Brussel-Parijs* die op 18 maart opende in het Grand Palais te Parijs, komt immers van 6 september tot 14 december integraal naar Gent. Speciaal voor die gelegenheid wordt het museumgebouw gerenoveerd.

Het betreft een project dat gezamenlijk werd op touw gezet door het Parijse Musée d'Orsay en het Gentse Museum voor Schone Kunsten. Beide musea stelden een tentoonstelling samen, waarin voor het eerst de Franse en de Belgische kunst van de tweede helft van de 19de eeuw en rond de eeuwwisseling met elkaar worden geconfronteerd. De tentoonstelling laat zien hoe tussen de twee buurlanden een wisselwerking ontstond op het vlak van de kunst, en dit in één der meest boeiende periodes uit de kunstgeschiedenis. De Belgische kunst maakt in de tweede helft van de 19de eeuw een uitzonderlijke ontwikkeling door, waarbij het contact met het kunstcentrum Parijs essentieel was. De Franse vernieuwingen werden in de Belgische kunstmiddens toegejuicht, en talrijke

Belgen, waaronder Rops, Stevens, Van Rysselberghe en Verhaeren, gingen zélf een rol spelen in het Parijse kunstleven. Gestimuleerd door deze uitwisselingen verkreeg de Belgische kunst een eigen identiteit en tegen het einde van de eeuw werd Brussel op zijn beurt een centrum van de Europese avant-garde.

Frankrijk is in de helft van de 19de eeuw in de ban van opeenvolgende stromingen die telkens hun weerklink vinden in Europa: realisme, naturalisme, impressionisme, symbolisme, art nouveau en neo-impressionisme.

Al deze stromingen komen in de tentoonstelling uitvoerig aan bod en er wordt telkens getoond hoe de Belgische kunstenaars aan deze ontwikkelingen hebben meegewerkt.

De tentoonstelling omvat de verschillende kunst disciplines: schilder- en beeldhouwkunst, grafische kunst, literatuur, theater en muziek, fotografie, architectuur en urbanisme, de hele waaier van technieken binnen de decoratieve kunsten. Uit al deze gebieden werden aan Franse en aan Belgische zijde de meest representatieve stukken gekozen om de uitwisselingen tussen de vooruitstrevende kunstenaars van beide landen te belichten.

Er wordt in de tentoonstelling nagegaan waarom zoveel Fransen in België kwamen werken, en wat de Belgische kunstenaars naar de lichtstad trok. Hoe het Franse realisme en impressionisme in België werden ontvangen en hoe dan weer het Belgische symbolisme en art nouveau in de Franse kunstmiddens werden bewonderd. Ze biedt een unieke reconstructie van de culturele dynamiek die zich in die tijden tussen de centra Brussel en Parijs ontwikkelde en waarin belangrijke kunstenaars een hoofdrol hebben gespeeld, zoals Hugo, Baudelaire, Courbet, Rops, - Stevens, Meunier, Zola, Manet, Ensor, Seurat, Van Rysselberghe, Khnopff, Redon, Gauguin, Rodin, Minne, Verhaeren, Horta, Van de Velde, Lalique, en vele anderen.

Paris-Bruxelles/Brussel-Parijs... te Gent
Vanzelfsprekend gaat de tentoonstelling over méér dan alleen de relatie tussen de twee hoofdsteden. Brussel en Parijs waren de artistieke centra waarlangs het Franse en het Belgische kunstleven dialogueerden. Vooral in België was het artistieke leven echter sterk gedecentraliseerd. Zoals ook vandaag het geval is, speelden ook de andere steden, en dan vooral

Antwerpen en Gent een fundamentele rol. Het jaarlijkse kunstsalon vond trouwens om beurten plaats in Brussel, Antwerpen en Gent. Antwerpen was de kunststad waar het Vlaamse picturale verleden werd herleefd. Het verleden en het industriële heden creëerden te Gent een klimaat waarin de arbeidersbeweging wortel schoot en waar de Fransschrijvende dichters zoals Maeterlinck, Van Lerberghe en Verhaeren elkaar vonden. Toch was Brussel de onmisbare schakel naar internationale erkenning. De belangrijkste Gentse figuren die in *Paris-Bruxelles/Parijs-Brussel* een hoofdrol spelen, vestigden zich een tijdlang of definitief in Brussel, zoals George Minne en Victor Horta, of ze trokken via Brussel naar Parijs, zoals Théo van Rysselberghe en Maurice Maeterlinck. Het Gentse museum is sinds jaren gespecialiseerd in de kunst van de 19de eeuw. Na tentoonstellingen als *Het landschap in de Belgische kunst* (1980), *George Minne en de kunst rond 1900* (1982), *De school van Barbizon* (1985), *Ik James Ensor* (1987), *Les Vingt* (1992), *Théo van Rysselberghe* (1993) was de tijd rijp voor een grote synthese. Het honderdjarige bestaan van de Vrienden van het Museum en het 200-jarige bestaan van het museum zelf vormden de ideale aanleiding voor een grootse realisatie in samenwerking met één der belangrijkste musea van Europa, het Musée d'Orsay. Het museumgebouw (ontwerp van Charles van Rysselberghe, broer van de schilder) wordt speciaal voor deze manifestatie gerenoveerd. Het gedeelte van het gebouw, vrijgekomen door de verhuis van het Museum van Hedendaagse Kunst, wordt daartoe geheel vernieuwd. Alles samen zal *Paris-Bruxelles/Parijs-Brussel* 20 museumzalen, met een totale oppervlakten van 1500 m² in beslag nemen. Met zijn vele verschillende zalen is het Gentse museum bijzonder geschikt om deze complexe tentoonstelling te huisvesten: de verschillende hoofdstukken vinden als het ware vanzelf hun plaats in de structuur van dit museum, dat dateert uit de periode die in de tentoonstelling wordt behandeld.

Paris-Bruxelles/Brussel-Parijs loopt van 6 september tot en met 14 december 1997 in het Museum voor Schone Kunsten, Citadelpark te Gent. Dagelijks open van 10 tot 18 uur, op woensdag tot 21 uur, maandag gesloten.

Catalogus Nederlands/Frans, uitgegeven door het Mercatorfonds en de Réunion des Musées Nationaux, 528 p., gebonden, 1.950,-bfr.

BROCHURE WET-, DECREET- EN REGELGEVING - VIJFDE UITGAVE

Onlangs verscheen de vijfde uitgave van de brochure *Wet-, Decreet- en regelgeving inzake monumenten, stads- en dorpsgezichten en landschappen*.

Het decreet van 16 april 1996 houden de bescherming van landschappen was de directe aanleiding - en op zichzelf een voldoende reden - om een geactualiseerde uitgave van de brochure te publiceren.

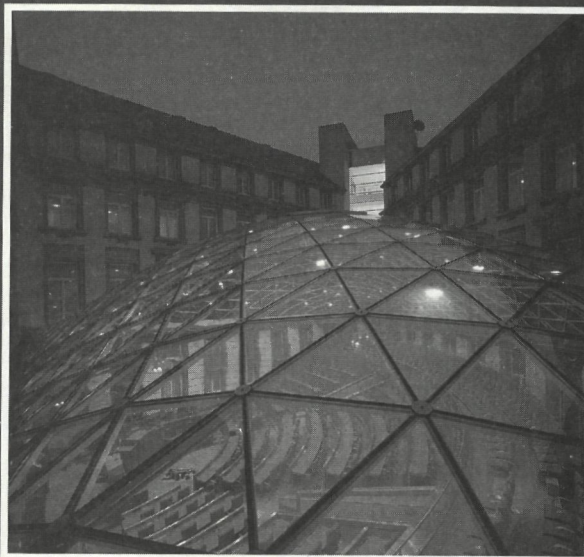
Terzelfdertijd markeert dit landschapsdecreet een historisch feit, namelijk de (nagenoeg volledige) opheffing van de wet van 7 augustus 1931 op het behoud

van monumenten en landschappen, de eerste echte "*erfgoedwet*" in ons land. Dat daarenboven sedert de vorige uitgave van juli 1955 het reglementair instrumentarium alweer enkele wijzigingen onderging en/of verder werd aangevuld behoort nu eenmaal tot de verwachtingen. De voortdurende ontwikkelingen op het gebied van de Vlaamse monumenten- en landschapszorg vinden immers hun neerslag in de totstandkoming van decreet- en regelgeving. Een onmisbaar werkinstrument voor al wie, beroepshalve dan wel als 'liefhebber' met monumenten en landschappen begaan is.

Hoe bestellen? Door overschrijving van 200,-fr. op rekeningnummer 091-2206040-95 van de Afdeling Monumenten en Landschappen - Zandstraat 3 te 1000 Brussel

Wet-, Decreet- en Regelgeving

Monumenten, Stads- en Dorpsgezichten
Landschappen



MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP
DEPARTEMENT LEEFMILIEU EN INFRASTRUCTUUR
Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting
en Monumenten en Landschappen
Afdeling Monumenten en Landschappen

M&L CITAAT

“... s’il suffisait, qu’un monument admirable par sa nature, ne pourrait être conservé que parce qu’il ne serait bon, ni à la danse, ni à l’entrechat, ni aux turlututus, ni à la promenade, combien en resterait-il sur pied?”.

uit: M. Hoverlant de Beauwelaere, *Considération sur la nécessité de conserver et de restaurer le pont-à-l’arche de Tournay*, Chez l’Auteur, Tournay, 1828, p. 11-12.

... indien het voldoende mocht zijn te stellen, dat een door zijn aard bewonderenswaardig nomument niet kan worden behouden omdat het noch geschikt zou zijn voor danspassen, noch voor kuitenflikkers, noch voor papperlepappen, noch voor wandelingen, hoeveel zouden er dan nog standhouden?



Het eerste volwaardige luchthaven-gebouw van Haren uit 1924. Art deco met de allure van een mediterrane villa (Library Resources & Research Sabena)

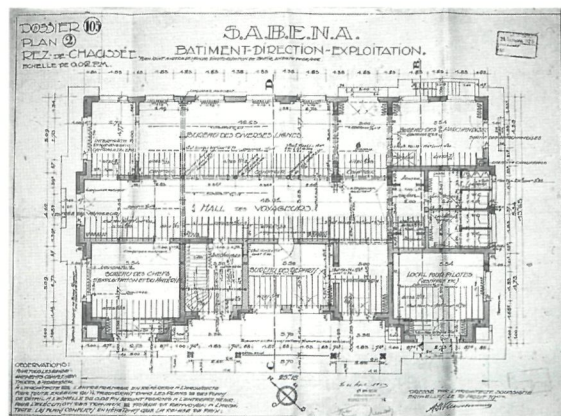
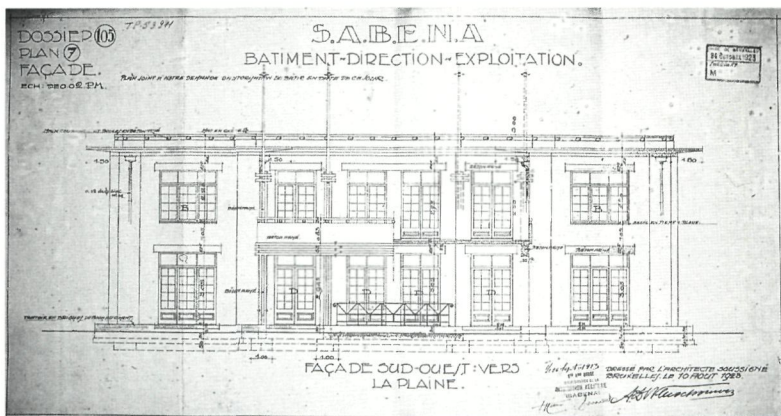
Gevelopstand en plattegrond door A. De Vleeschouwer (Stadsarchief Brussel)

De pionierstijd van de luchthaven van Haren was meer dan rudimentair. Naar verluidt recycleerde Sabena in 1923 het hout van de kratten waarin de eerste vliegtuigen geleverd waren tot de allereerste 'aérogare'. Al bij al waren de vliegtuigen zelf niet meer dan een constructie van hout en zeildoek. De blauw-wit geschilderde barak, die naast de bestemmingen ook de uurroosters en zelfs de tarieven afficheerde, gold weliswaar slechts als een voorlopig onderkomen.

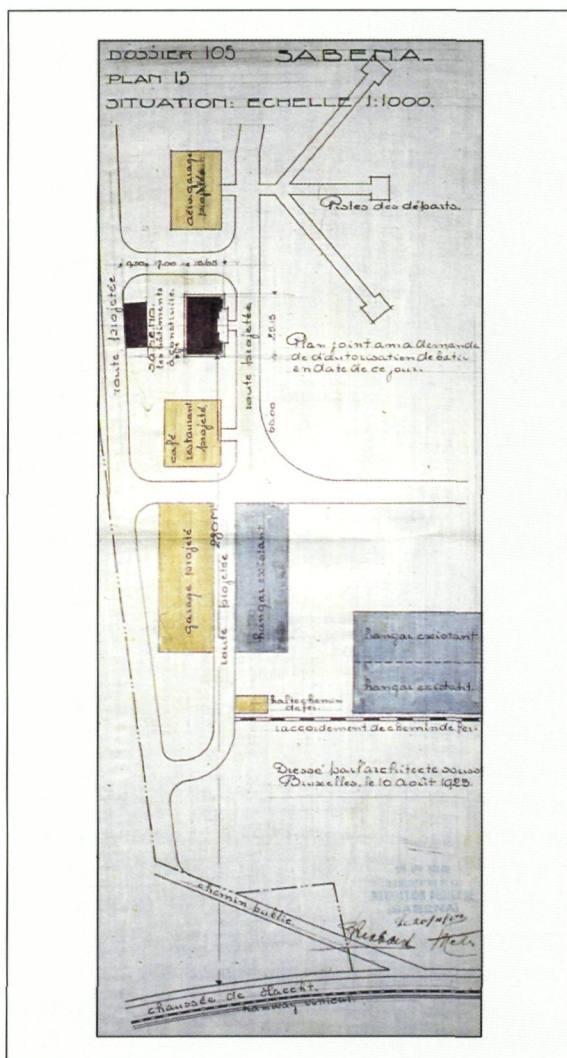
Inmiddels werd immers de bouw voorbereid van een volwaardig luchthavengebouw, waarvoor het Brusselse stadsbestuur nog datzelfde jaar een bouw-aanvraag ontving (5). De opdracht ging naar architect A. De Vleeschouwer, die een vrijstaand paviljoen ontwierp naar klassiek-academische traditie, met de allure van een mediterrane villa. Het tweelaagse gebouw van witbepleisterd gewapend beton vertoonde een rechthoekige plattegrond van 25 bij 15 m, en een volkomen symmetrische opstand

met zijrisalieten gericht naar het vliegveld. Meest opvallend waren de open portiek met ruim balkon in de middenpartij, en de breed uitkragende kroonlijst onder een blinde attiek. Brede tweekleurige friezen - wellicht wit-blauw, de middelste met een Afrikaans geïnspireerd kepermotief - en eveneens gestreepte plantenbakken, verleenden het geheel een elegant art-decocachet. Het interieur bood op de begane grond ruimte aan de ontvangsthall voor de reizigers, met loketten van de verschillende luchtvaartmaatschappijen, en diverse lokalen voor de hoofden van exploitatie en materieel, de piloten, een tolk, en het vrachtkantoor. De bovenverdieping huisvestte de directie en administratie en de raadszaal van Sabena. Achter dit hoofdgebouw bevond zich een bescheiden paviljoen met een kantine, een wasserij en een conciërgewoning. Het nieuwe luchthavengebouw, gelegen in de noordoosthoek van het vliegveld werd vermoedelijk reeds in 1924 in gebruik genomen. Aan weerszij plande Sabena nog een cafetaria en twee hangars ter uitbreiding van de reeds bestaande.

Dit eerste complex inspireerde zich ongetwijfeld op het Parijse Le Bourget uit 1921-22, één der vroegste commerciële luchthavens, waar voor het eerst een poging werd ondernomen de 'aérogare' typologisch vorm te geven. Het resultaat was een verzameling paviljoens in onvervalste 'Beaux-Arts'-stijl, los gegroepeerd rondom een 'jardin à la française', duidelijk een smaakmaker voor de Franse hoofdstad. De spreiding van functies en diensten over verschillende gebouwen zou echter al snel contraproductief blijken. De ontwikkeling van de burgerluchtvaart ging immers razendsnel. Bij het prille begin in de eerste naoorlogse jaren, moesten tot en met het jargon en het protocol nog bij elkaar worden gesprokkeld uit de wereld van de racesport, de spoorwegen en de scheepvaart, laat staan dat er enig idee bestond over het typologische model voor de luchthaven. Tien jaar later beleefde het fenomeen reeds



Inplanting van de 'aérodrome' van Haren, met de nieuwe gebouwen (zwart) uit 1924, de bestaande hangars (grijs) en de voorziene uitbreidingen (geel), (Stads-archief Brussel)



zijn tweede generatie, waarbij centralisering van diensten en functies onder één dak werd nagestreefd. Zo ook te Haren, waar koning Albert I op 29 september 1929, nauwelijks vijf jaar na het oude, een volledig nieuw luchthavengebouw mocht inwijden.

Het tweede luchthavengebouw, een éénlaagse constructie van Boomse baksteen, vertoonde weliswaar reeds een duidelijker gedefinieerde typologie, nog het meest verwant met een landelijk spoorwegstation (6). De schrale 'overheids'-architectuur - de burgerluchtvaart ressorteerde zoals gezegd onder het Ministerie van Spoorwegen - miste evenwel de exquise uitstraling van zijn voorganger. Nog steeds gelegen aan de rand van het vliegveld, groepeerde het complex het passagiersverkeer, de exploitatie-, controle-, radio- en toldiensten en kantoren. De langgerekte gevelpartij werd aan veldzijde gearticuleerd door drie erkervormige risalieten. De twee bouwlagen hoge middenpartij droeg de beglaasde, cilindervormige verkeerstoren.

Dit vandaag haast archetypische bestanddeel van de luchthaven maakte in 1925 als vrijstaand paviljoen

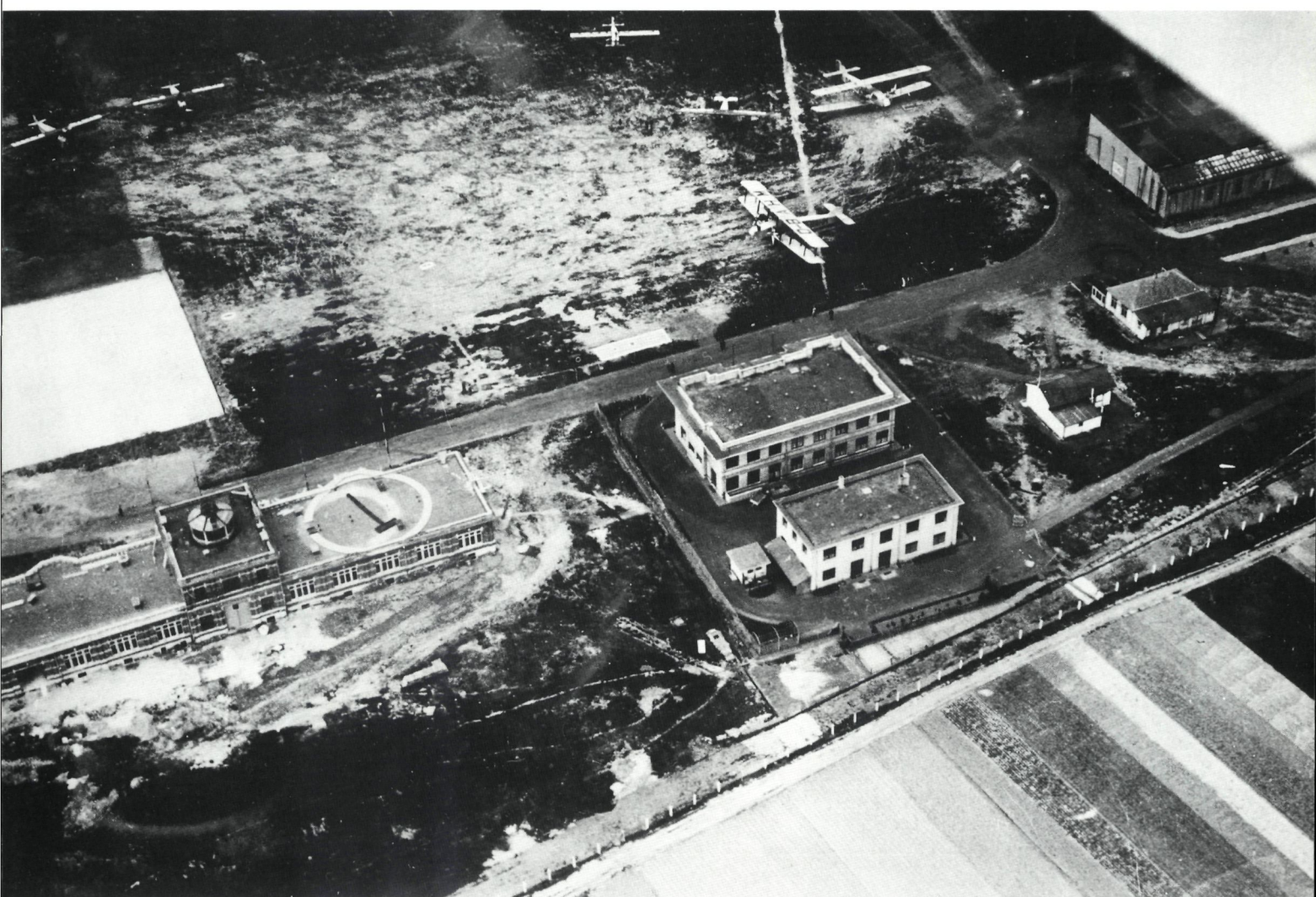
een bescheiden entree in Berlijn-Tempelhof. In Londen-Croydon uit 1926-28, werd de verkeerstoren voor het eerst als een herkenbaar en dominerend element verwerkt in de architectuur. De Harense toepassing ging hierop terug.

Allicht wegens zijn al te banale verschijning bleef de nieuwe hoofdstedelijke luchthaven onvermeld in de toenmalige architectuurpers. Eveneens in 1929 vond de eerstesteenlegging plaats voor de luchthaven van Antwerpen-Deurne, ontworpen door Stanislas Jasinski (7). Merkwaardig is wel dat deze 'regionale' luchthaven het voorwerp vormde van een nationale architectuurwedstrijd, die werd gedomineerd door de modernistische avant-garde met naast Jasinski ondermeer Victor Bourgeois en Emile Goffay. Het resultaat was een in alle opzichten uitermate vooruitstrevend complex, gekenmerkt door een doorgedreven functionalisme en een gestroomlijnde vormgeving. Ook in internationaal verband betrof het hier een meer dan geslaagde poging tot typologische vernieuwing, die de toon zette voor de verdere evolutie in de jaren '30. De dynamische hoekschikking met centrale hal en verkeerstoren, de onmiddellijk aansluitende vliegtuigloodsen en het ingecalculleerd vermogen tot uitbreiding in alle richtingen, stonden in schril contrast met de statische vormelijkheid van het 'nationale' luchthavengebouw. Concrete bijdragen van het modernistische kamp tot de luchthavenarchitectuur golden niettemin als uitzondering. Hoe gefascineerd door de thematiek ook, bleef de betrokkenheid van de internationale avant-garde tot nader order noodgewongen beperkt tot idealistische toekomstvisies (8).

Omstreeks 1935 werd de middenpartij van het Harense luchthavengebouw gevoelig uitgebreid, en met een nieuw toegangsfront gestroomlijnd (9). Het oude luchthavengebouw was inmiddels omgebouwd tot hotel-restaurant *Avia Palace* en voorzien van ruime terrassen met zicht op de startbanen, een feno-

Het tweede luchthavengebouw van Haren uit 1929. Typologie en bouwstijl van een landelijk spoorwegstation, amper gedefinieerd door een bescheiden verkeerstoren (Library Resources & Research Sabena)





De 'aérodrome' van Haren omstreeks 1930, met het eerste (rechts) en het tweede luchthavengebouw (links).

Op het vliegveld twee *Handley Page W8*, de eerste *Sabena*-passagierstoestellen (Library Resources & Research Sabena)

meen van Duitse oorsprong dat in alle latere terminals zou worden aangehouden. Dat het niet aan publieke belangstelling ontbrak bleek immers reeds in 1927, toen 200.000 toeschouwers in Haren getuige waren van een tussenlanding van Charles Lindbergh met zijn *Spirit of Saint Louis*, één week na zijn legendarische vlucht over de Atlantische Oceaan.

Zoals tot dan gebruikelijk was het eigenlijke vliegveld een grasvlakte met een diagonaal van 850 respectievelijk 1000 m, overdag aangegeven door een witgekalkte cirkel van 50 m doormeter en de belettering "*BRUXELLES*", 's nachts door een systeem van lichtsignalen waaronder de letter "*B*" in morse. Een gebetonneerde inschepingszone of apron van 200 bij 60 m strekte zich uit vóór de gebouwen. Wegens het steigende luchtverkeer werd de luchthaven in 1937 uitgerust met een radiobaken. Een voorziene uitbreiding tot 250 ha zou Haren tot één

der grootste luchthavens van Europa maken, hoewel terzelfdertijd de erbarmelijke staat in de pers werd aangeklaagd.

Een uitbreiding kwam er pas na de bezetting in mei 1940 door de Duitse *Luftwaffe*, die ook zorgde voor de eerste betonnen landingsbanen. In november 1944 kwam de luchthaven onder controle van de Canadese Luchtmacht.

VOORLOPIG MELS BROEK

Begin 1945, nog vóór *Sabena* haar activiteiten in Haren kon hervatten, nam de Belgische regering het besluit de Nationale Luchthaven over te brengen naar het vliegveld van Melsbroek (10). Al snel was men immers tot de overtuiging gekomen dat de installaties te Haren op termijn niet meer zouden kunnen voldoen aan de normen van de expanderende naoorlogse luchtvaart. De luchthaven met zijn verou-

De luchthaven van Haren na 1936, met het tot *Avia Palace* verbouwde eerste luchthavengebouw (links), het tweede luchthavengebouw in uitgebreide versie (midden) en het *Shell*-paviljoen (rechts). Op de apron twee *Junkers Ju-52* (Library Resources & Research Sabena)

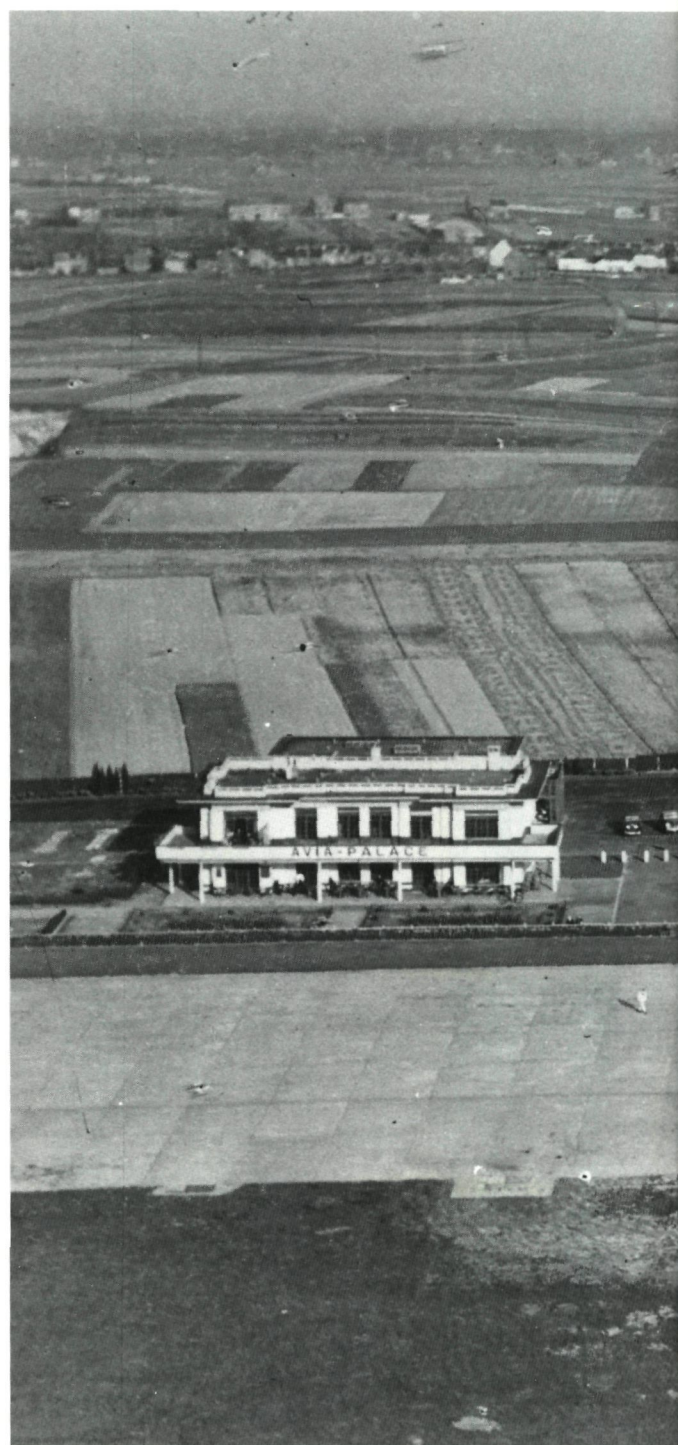
derd gebouwenbestand bleek te klein en moeilijk uit te breiden en lag strategisch gezien te dicht bij de hoofdstad.

Net zoals Haren had ook Melsbroek een militaire achtergrond. Omwille van de oorlogsdreiging was het Belgische leger er in 1938 inderhaast begonnen met het onteigenen en nivelleren van enkele tientallen hectaren landbouwgrond in de Lovelden. Dit geïmproviseerde vliegveld werd door de Duitse bezetter vanaf 1940 tot 600 ha vergroot en als een volwaardige luchtmachtbasis uitgebouwd, onder meer met een in driehoek aangelegd complex van betonnen landingsbanen. Melsbroek, van waaruit jarenlang de luchtslag boven Engeland werd gevoerd, kreeg op zijn beurt ettelijke geallieerde bombardementen te verwerken, tot de *Royal Air Force* het vliegveld in september 1944 in bezit nam.

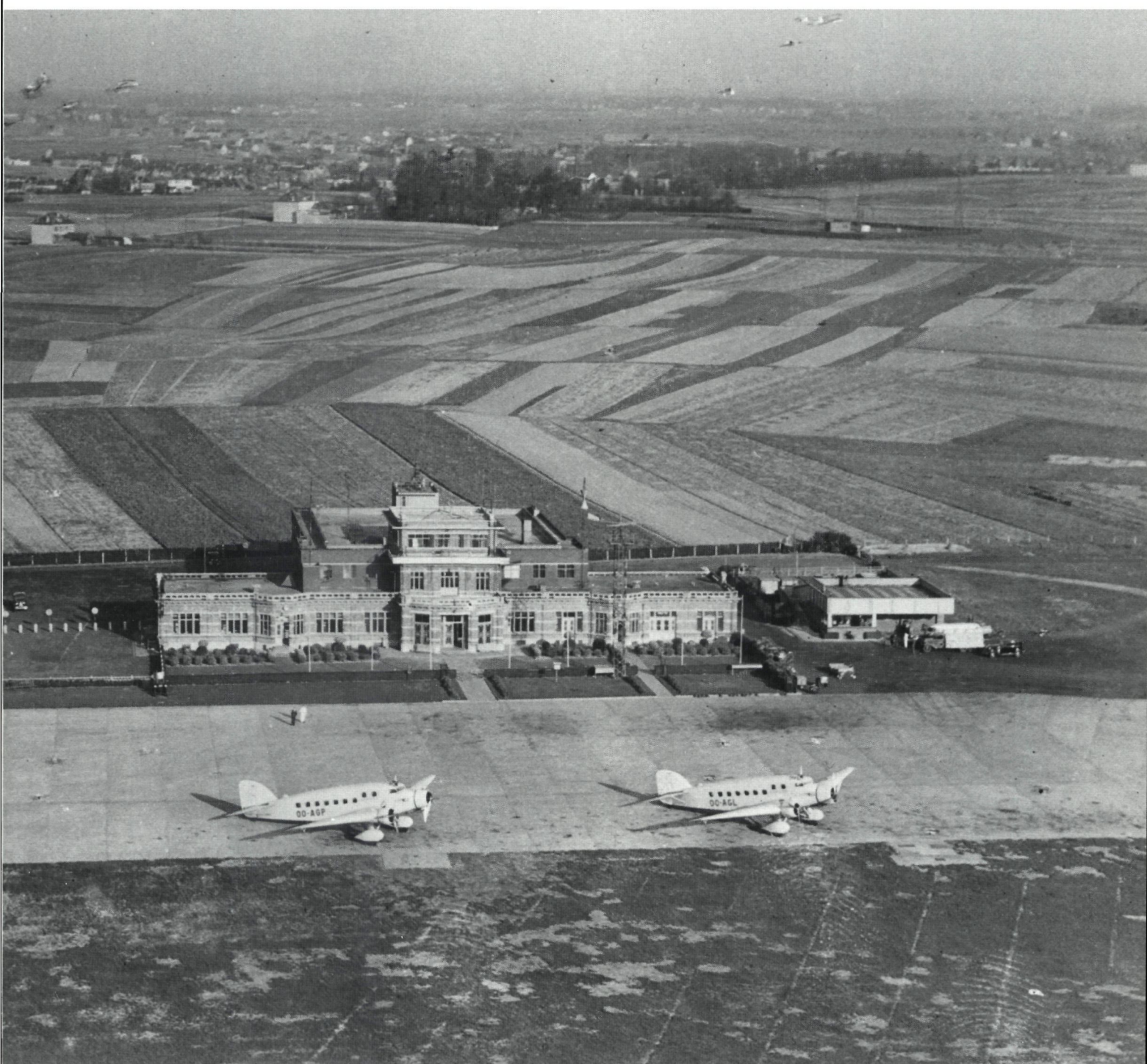
De ontoereikendheid van de luchthaven van Haren stelde zich meteen acuut bij de levering van de *Douglas DC-4 'Skymaster'* in 1946, de eerste viermotorige toestellen voor de lange afstand, die er onmogelijk konden landen. Intercontinentale vluchten - naast haar monopolie in Belgisch Kongo behoorde *Sabena* tot de Europese pioniers op de transatlantische route - werden van dan af noodgedwongen afgeleid naar Melsbroek, dat via een nog door de Duitsers aangelegde betonbaan met Haren verbonden was.

Sinds november van hetzelfde jaar viel het beheer van de Belgische vliegvelden onder de verantwoordelijkheid van de nieuw opgerichte Regie der Luchtwezen. Eveneens in 1946 zagen de eerste, zij het nog vage projecten het licht voor de uitbouw van een volledig nieuwe, moderne luchthaven te Melsbroek, die door de regering - net zoals in de buurlanden overigens het geval was - de rol kreeg toebedeeld van mogelijke draaischijf voor het Europese continent. Toen reeds werd uitgegaan van een te verwachten kadans van één vluchtbeweging per twee minuten, zowel in het opstijgen als in het landen, ongeacht de atmosferische omstandigheden. De nieuwe luchthaven zou in fasen worden gerealiseerd, naargelang de evolutie van het luchtverkeer en de beschikbaarheid van de budgetten. Vooralsnog bleef het echter bij toekomstdromen.

De installaties die de Regie der Luchtwezen in Melsbroek inmiddels in beheer kreeg waren immers minder riant. Het bakstenen luchthavengebouw dat de bezetter had nagelaten, had nog het meest weg van een traditionele Duitse hofstede. Een langgerekt soort stalvleugel werd daarbij geflankeerd door een



als 'hooghuis' vermomde verkeerstoren in pseudo-vakwerk, beide onder pannen zadeldaken. Of het hier een bewuste camouflage-tactiek dan wel een toevallige 'Heimat'-refleks betrof is niet duidelijk. Feit is dat een batterij luchtafweergeschut in de dorpskom van Melsbroek het uitzicht kreeg van een windmolen, een kerk- en een uitkijktoren, terwijl een ongebruikte basis in het nabijgelegen Peutie als afleidingsmaneuver werd uitgerust met houten

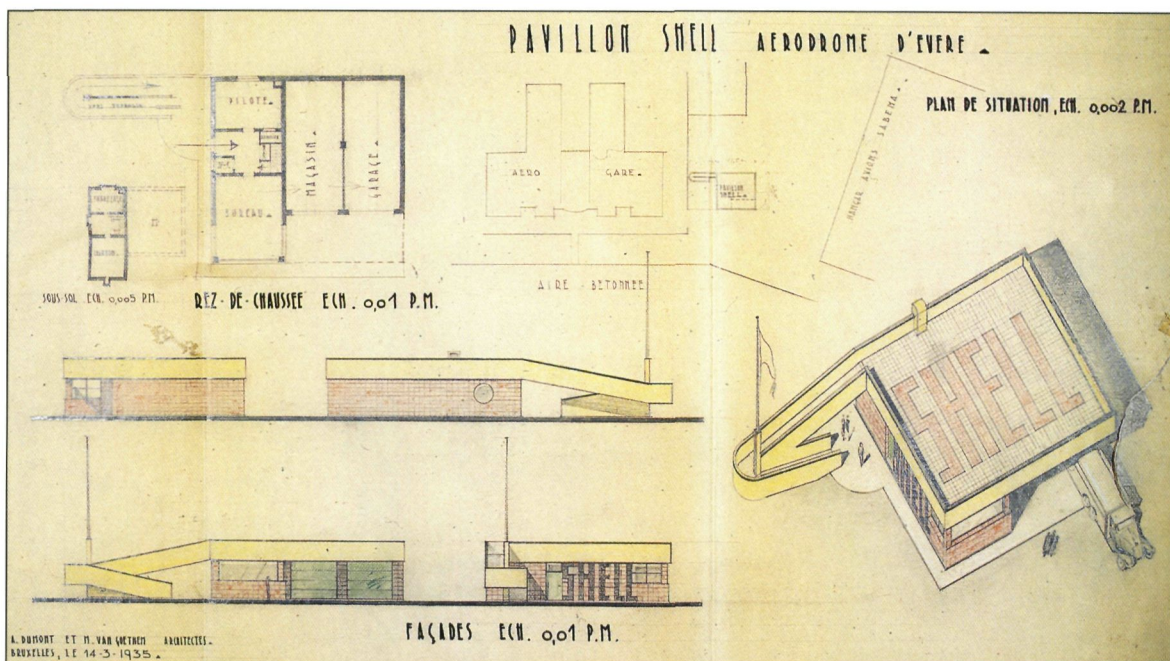


namaakvliegtuigen. Een aantal houten loodsen waren terug te voeren tot het Britse leger.

Nog steeds in 1946 waren de nodige bouwwerkzaamheden aangevat om Melsbroek operationeel te maken voor de burgerluchtvaart. Bovenaan op het programma stond de verlenging van de drie bestaande startbanen tot 2000 m. Althans voor de eerste jaren werd geopteerd voor een voorlopig luchthaven-

gebouw, palend aan het bestaande, waarvan de bouw in 1947 van start ging. Het tweelaagse rood bakstenen complex vertoonde een dubbel U-vormige plattegrond van 55 bij 35 m, steile pannen zadeldaken en centraal een hoger oprijzende puntgevel (11). Bovenop de éénlaagse reizigershal die aan veldzijde vooruitsprong op de U-vorm, kwam een ruim dakterras voor bezoekers, voor afscheid of verwelkoming van de passagiers.

Ontwerp voor het Shell-paviljoen, onderdeel van de brandstofbevoorrading op de luchthaven van Haren, door Alexis Dumont en Marcel Van Goethem uit 1935 (Archief Yves Dumont)



Het tijdens de Tweede Wereldoorlog door de Duitse *Luftwaffe* opgetrokken lucht-havengebouw van Melsbroek kort na de bevrijding. Vakwerkbouw als van een rustieke hofstede (Library Resources & Research Sabena)



De keuze voor een 'Oud-Vlaamse hoeve-trant' vond zijn argumentatie in het bestaande gebouw, dat gelijktijdig in symmetrie werd uitgebreid en met een rotonde verfraaid. "*Dans pareil cadre, le gabelou aura une mine d'ange et l'agent de la sûreté, une voix de canard*", luidde het commentaar. Al bij al paste dit beeld wonderwel in het verzakelijkte landelijke idioom dat de architectuur van de late jaren '40 domineerde, van overheidsgebouwen en scholen tot villa's en de in suburbaan gebied alomtegenwoordige 'Wet De Taeye'-woningen. De frontale inplanting aan de rand van het vliegveld, die nog terugging op het vooroorlogse model, vond uiteraard een verontschuldiging in het voorlopige karakter van de constructie, die alle toekomstvoorspellingen ten spijt toch nog tien jaar zou standhouden. Het valt echter niet te ontkennen dat ook de ons omringende landen zich slechts moeizaam aan de naweeën van de oorlog onttrokken, waardoor een vernieuwende luchtvaart-architectuur pas in de latere jaren '50 werkelijk tot ontplooiing kwam.

Naarmate de werken vorderden, werden eerst de buitenlandse luchtvaartmaatschappijen overgeheveld en tenslotte alle commerciële en administratieve activiteiten. De nieuwe Nationale Luchthaven werd op 20 juli 1948 plechtig ingehuldigd door Prins-Regent Karel. In 1949, het eerste volledige werkingsjaar, handelde de luchthaven van Melsbroek 22.038 vluchtbewegingen af, samen goed voor

233.010 passagiers en 11.179 ton vracht. Over de periode tot 1957, het laatste volledige werkingsjaar, zou het totaal oplopen tot 342.668 vluchtbewegingen en 3.560.694 passagiers.

Inmiddels lagen de contouren van de toekomstige luchthaven wel grosso modo vast, wat toeliet bepaalde utilitaire gebouwen reeds in hun definitieve vorm te concipiëren. Zo werden vanaf 1946 een reeks vliegtuigloodsen met ateliers opgetrokken ten noordwesten van de geplande terminal, die later hun spiegelbeeld moesten krijgen ten zuidwesten ervan (12). Voor deze kolossale overspanningen, zonder of met een minimum aan steunpunten, namen de ingenieurs hun toevlucht tot de meest geavanceerde constructietechnieken. De eerste en grootste met het meest uitgestrekte plat dak ooit, een realisatie van *Strabed (Société de Travaux en Béton et Dragages)* voltooid in 1949, zorgde bovendien voor een primeur in het gebruik van voorgespannen beton. Andere maakten gebruik van diverse stalen spantconstructies, waaronder een allereerste toepassing van voorgespannen staal in 1950-53.

In dit verband is het trouwens opmerkelijk dat tot de weinige naoorlogse Belgische gebouwen die in het buitenland opgemerkt werden, de twee betonnen vliegtuigloodsen van het sportvliegveld van Grimbergen behoorden (13). Deze elegante, cirkelvormige constructies met hun gedurfd overkraging, naar ontwerp van ingenieur A. Hardy uit 1948-50, maakten voor België als enige deel uit van de

De luchthaven van Melsbroek begin jaren '50, een voorlopig gebouwencomplex in 'Oud-Vlaamse hoeve-trant'. Op de apron een viermotorige Douglas DC-6 en tweemotorige Douglas DC-3 en Convair CV-240 (Library Resources & Research Sabena)



tentoonstelling *Twentieth Century Engineering* in het *Museum of Modern Art* in New York in 1964.

Een belangrijke zorg van de autoriteiten was de uitbouw van een doeltreffende verkeersinfrastructuur aan landzijde, wellicht de eerste vereiste voor het functioneren van een luchthaven die steeds grotere passagiersstromen te verwerken kreeg. Een minimaal tijdverlies tussen terminal en stadscentrum stond immers voorop. De verbindingen met Melsbroek dat zich volkomen buiten het hoofdwegenetwerk bevond, lieten evenwel schromelijk te wensen over. Aanvankelijk werd het vervoer verzekerd door bussen, met vertrek aan het hoofdkantoor van *Sabena*. In 1948 gaf de maatschappij opdracht tot de bouw van een 'terminus urbain', waar de bagage kon worden ingeklaard en de inschepingsformaliteiten vervuld. Michel en zonen André en Jean Polak ontwierpen hiervoor een voorlopig paviljoen aan de Schaarbeeksepoort, een demonteerbare constructie met een transparante opbouw van metaal en glas. Inmiddels naderden de werken aan de Noord-Zuid-verbinding langzaam hun voltooiing. De inplanting van het Centraal Station opende een perspectief op de aanleg van een directe spoorverbinding tussen het hart van de stad en de luchthaven. Om deze kans optimaal te benutten besloot *Sabena* tot de bouw van een ditmaal permanente 'Air Terminus' pal naast het station, met een rechtstreekse toegang tot de perrons. Het nieuwe gebouw, ontworpen door Maxime Brunfaut in 1952 en voltooid in 1954, omvatte een publiek gedeelte voor de passagiers met een ruime vertrek- en aankomsthal voorzien van uitgebreide faciliteiten, een ticket- en een vrachtkantoor. De bovenverdiepingen huisvestten de directie, de commerciële en administratieve diensten van de maatschappij (14). De spoorverbinding zelf, naar verluidt een wereldprimeur inzake gecombineerd lucht-spoorvervoer, die op 15 mei 1955 werd ingehuldigd, kortte de afstand stad-luchthaven in tot 16 minuten met een vertrek elk kwartier. Het wegvervoer beschikte al sinds 1954 over een 12 km lange autostrade, die de luchthaven in rechte lijn verbond met de ring rond Brussel.

PERIPETIEËN VAN EEN NATIONAAL PROJECT

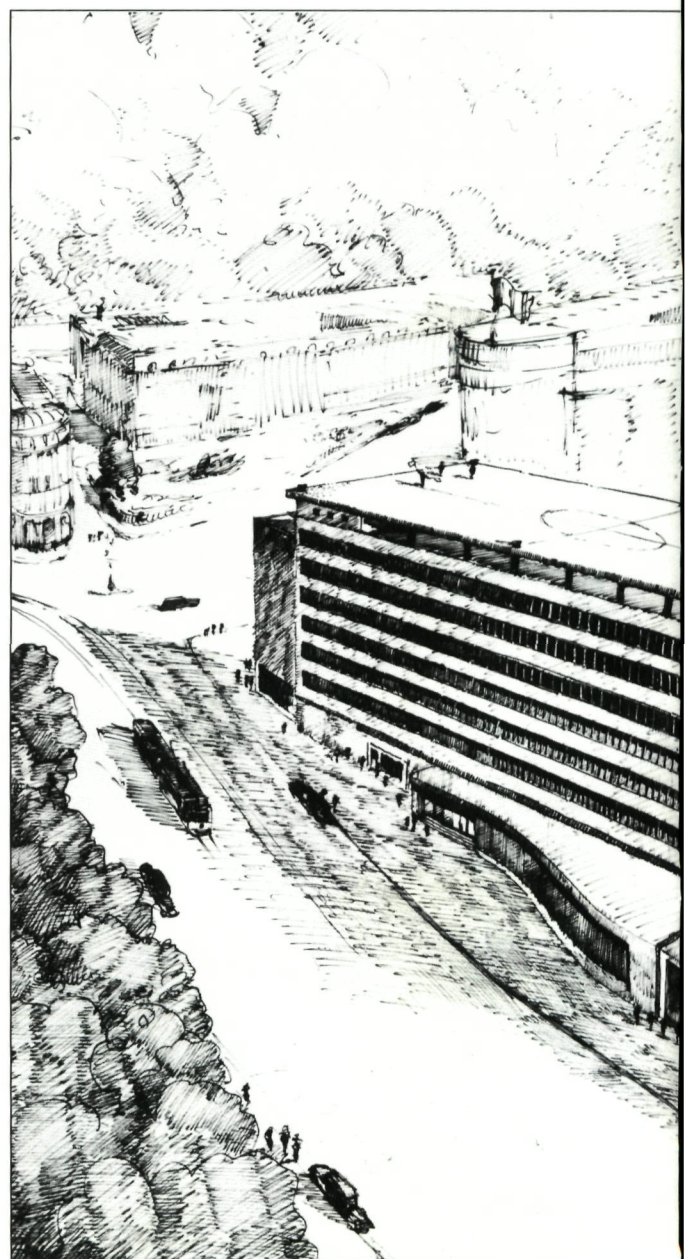
De spectaculaire ontwikkelingen die zich vanaf de vroege jaren '50 in de burgerluchtvaart aankondigden, brachten het denken over de luchthaveninfrastructuur in een stroomversnelling. De intrede van het straalvliegtuig betekende niet alleen een toename in snelheid en tonnemaat, maar bovenal in aantallen

passagiers, wat op termijn kon leiden tot een verre-gaande popularisering. De bestaande luchthavengebouwen dreigden door deze te verwachten passagiersstromen overrompeld te worden.

Het tot dan dominante frontale type terminal zoals Melsbroek bleek alvast totaal voorbijgestreefd. Door het toenemende luchtverkeer werd de afstand tot de op het tarmac gestationeerde vliegtuigen, die de passagiers te voet moesten afleggen, steeds groter. Busvervoer kon hier tijdelijk aan verhelpen, maar nam het verhoogd veiligheidsrisico en de lawaaihinder niet weg die het 'jet'-tijdperk met zich meebracht.

Ook aan het luchthavengebouw zelf werden steeds complexere eisen gesteld, naast de veelheid van nutsvoorzieningen en dienstfaciliteiten. Allerlei commerciële activiteiten, handel en horeca tot zelfs hotelaccommodatie of conferentieruimte, dienden niet

Ontwerp voor de
Brusselse 'Air
Terminus' van
Sabena door
Maxime Brunfaut
uit 1952 (foto Library
Resources &
Research Sabena)



alleen het comfort van de reizigers, maar moesten evenzeer de exploitatiekosten helpen drukken. De toekomst van het luchthavengebouw berustte op de functionaliteit en de flexibiliteit van zijn ruimtelijke organisatie, eerder dan op de monumentaliteit van zijn architectuur. De nieuwe generatie luchthavens zou zich kenmerken door fysieke segregatie van terminal en tarmac, 'off limits' voor de passagiers, die terzelfdertijd rechtstreeks toegang kregen tot de toestellen via gesloten circuits. Voor de terminal gold een vorm van eilandpositie in het centrum van het stelsel van landingsbanen als model, een microkosmos van gebouwen, wegen en parkings, waar de slagader met het hinterland tot in het hart kon doordringen.

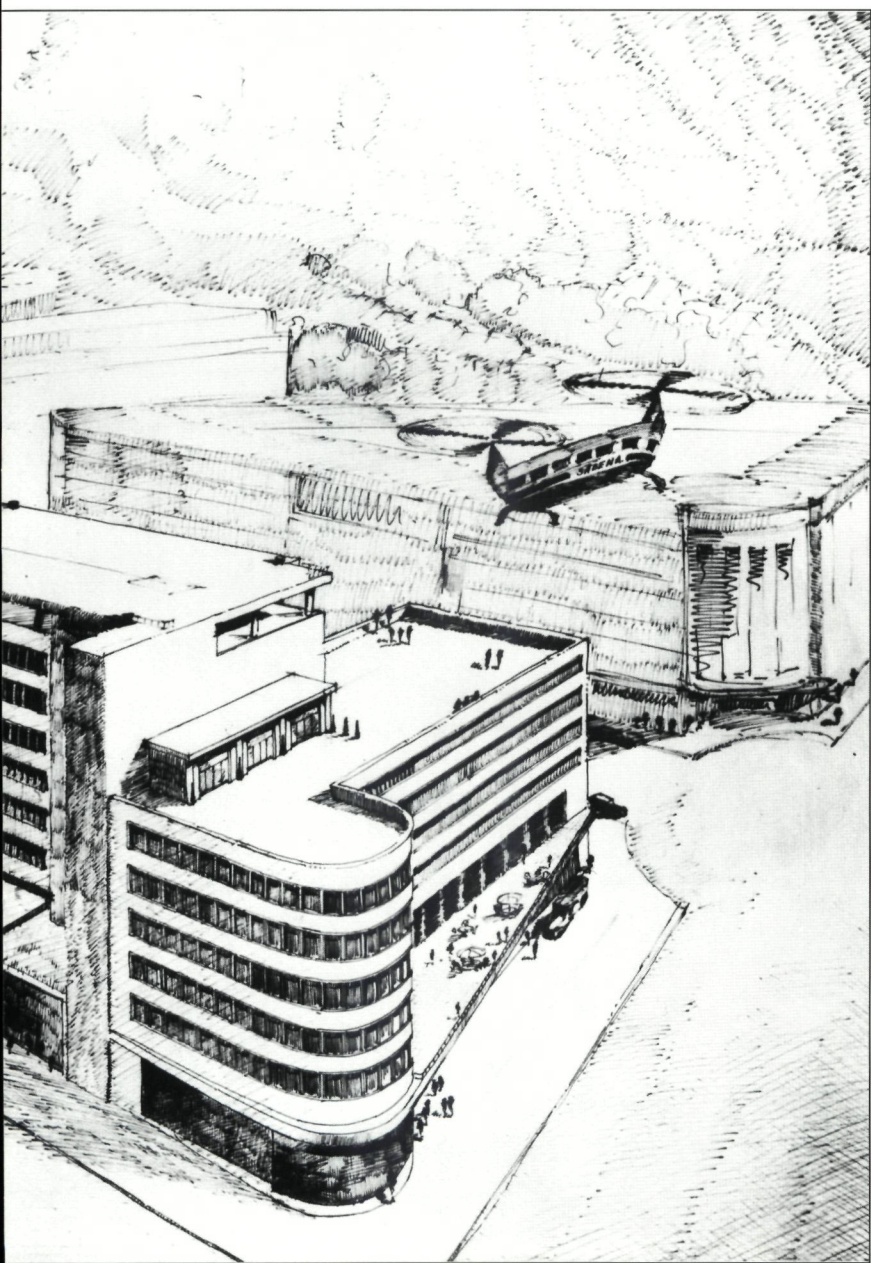
Hoewel de nieuwe Nationale Luchthaven zoals gezegd reeds sinds 1946 ter studie lag, kwam er pas

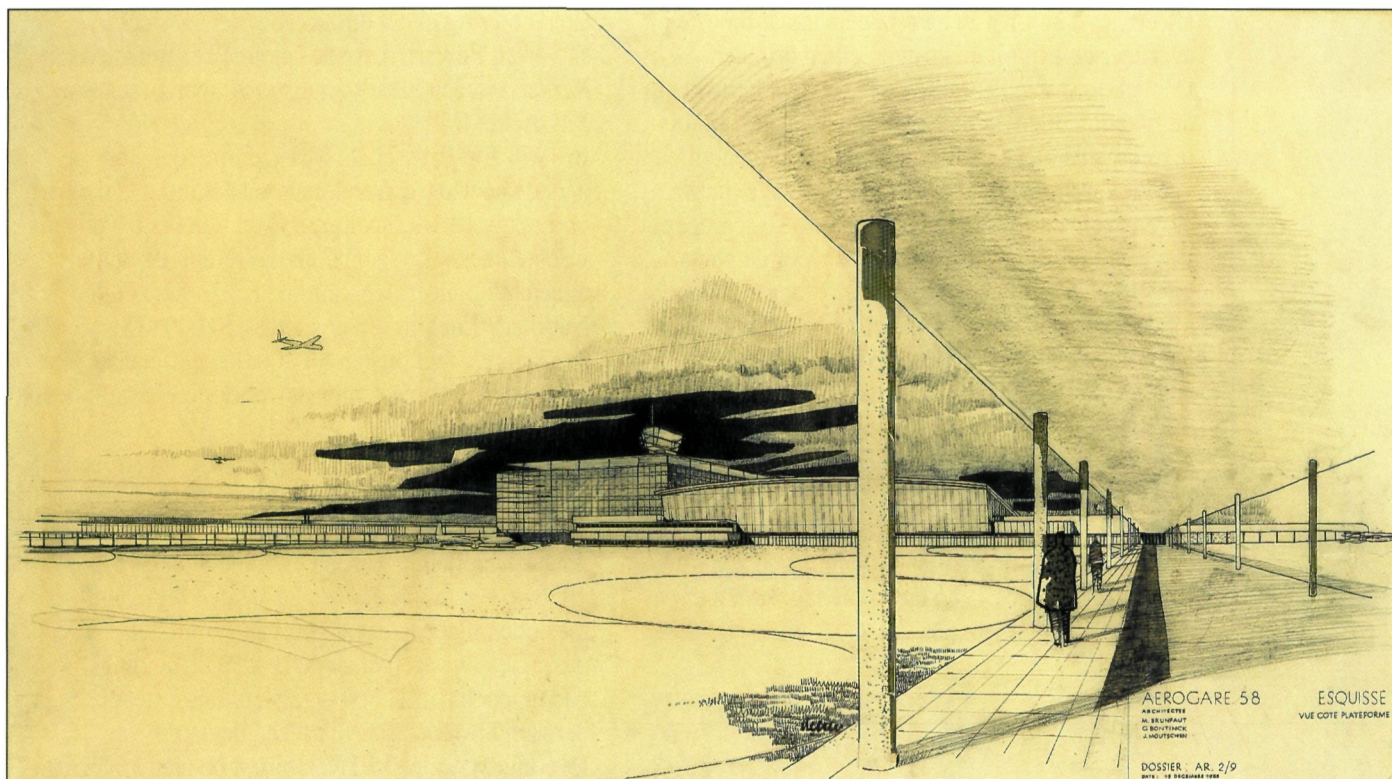
een kentering in het dossier met het aantreden in 1954 van Edward Anseele (junior), als minister van Verkeerswezen in de socialistisch-liberale regering Van Acker IV.

In 1958 zou Brussel als gaststad optreden voor de eerste naoorlogse Wereldtentoonstelling. De meest optimistische voorspellingen schatten het te verwachten bezoekersaantal uit de Verenigde Staten alleen al op meer dan 2 miljoen. Hiervan zou de Nationale Luchthaven er zowat 850.000 te verwerken krijgen, met pieken tot 200.000 per maand, een onmogelijke opgave voor de voorlopige installaties van Melsbroek.

Inmiddels werd door de Amerikaanse constructeurs bovendien de lancering van het straalvliegtuig in het vooruitzicht gesteld. Als één der eerste luchtvaartmaatschappijen in Europa bestelde *Sabena* begin 1956 de eerste vijf *Boeing 707 'Intercontinental'*-toestellen met een capaciteit van gemiddeld 150 passagiers, waarop noch de bestaande landingsbanen, noch het luchtverkeersleidingssysteem berekend waren. Uiterlijk tegen de datum van levering, voorzien in 1959, moest de nieuwe luchthaven operationeel zijn, hoewel *Expo '58* als streefdoel werd vooropgesteld.

Anseele weet de opgelopen achterstand in het project aan de inertie van de Regie der Luchtwezen, die hij zondermeer van sabotage betichtte. Herhaalde vragen naar een programma of voorontwerp voor de nieuwe luchthaven bleven naar eigen zeggen zonder gevolg. Geconfronteerd met dezelfde onwil had zijn voorganger, de C.V.P.-er P.W. Segers, de Regie naar verluidt zelfs formeel verboden het vooronderzoek aan te vatten. Om de impasse te doorbreken richtte de minister begin 1955 een bouwcommissie op - met onder meer de Gentse professor bouwkunde Gustave Magnel - die adviseerde de uitwerking van het luchthavengebouw toe te vertrouwen aan externe architecten. De opdracht ging vervolgens naar een team onder leiding van Maxime Brunfaut (1909), bijgestaan door Géo Bontinck (1903) en Joseph Moutschen (1895-1977). Begin 1957 dan kreeg *Sabena* de uitvoering van de bouw toegeschoven, zij het onder toezicht van de Regie der Luchtwezen. Met titels als: "*Beroering in luchtvaartkringen, Ontwerp van nieuw luchtvaartstation toevertrouwd aan Brunfaut en konsoorten*" of "*Machtsmisbruik van minister Anseele, Bouw van nieuw luchthavenstation te Melsbroek aan Sabena toevertrouwd, Bevoegdheid der Regie van Luchtwezen miskend*" opende met name de katholieke oppositiepers een jarenlange polemiek, aanleiding ook voor interpellaties in de Kamer van Volksvertegenwoordigers (15).





▲ Voorontwerpen voor de Nationale Luchthaven door Maxime Brunfaut, Géo Bontinck en Joseph Moutschen.
 In de ontwerptekening uit 1955 neemt het administratief blok de vorm aan van een monolithisch transparant volume; de kolossale 'transithal' wordt boogvormig overspannen (Archives d'Architecture Moderne)
 In de maquette, vermoedelijk uit 1956, vormt de verkeerstoren een vrijstaand element met een gedurfde constructie (foto Library Resources & Research Sabena)



► De 'transithal' op het niveau van de bezoekers (foto O. Pauwels)



De discussie draaide wellicht niet zozeer rond de persoon van de drie aangezochte architecten, hoewel hun socialistische signatuur algemeen bekend leek. Steen des aanstoets was het bevoegdheidsconflict met de Regie der Luchtwegen en de mogelijke financiële repercussies voor de schatkist.

Naar verluidt beschikte de Regie in 1954 reeds over een voorontwerp met maquette voor het nieuwe luchthavengebouw, gedurende jaren voorbereid en uitgewerkt door één van haar ambtenaren, architect Van den Bossche, en goedgekeurd door diverse buitenlandse luchtvaartinstanties. Van den Bossche had echter al dan niet vrijwillig ontslag genomen, volgens minister Anseele naar aanleiding van een klacht bij het Hoog Comité van Toezicht over het niet nakomen van zijn verplichtingen, volgens de oppositie naar aanleiding van de aanstelling van het team Brunfaut. De Regie der Luchtwegen droeg hoedanook de bevoegdheid over het bouwen, exploiteren en onderhouden van de burgerlijke luchthavens van België, en beschikte daartoe over het nodige technisch personeel. Als parastatale was zij bovendien onderworpen aan de wetgeving inzake openbare aanbestedingen, en aan de controle van het Rekenhof, het Hoog Comité van Toezicht en de Raad van State. *Sabena* daarentegen, enkel bevoegd voor de exploitatie van de luchtlijnen, ontsnapte als privaatrechterlijke maatschappij aan deze verplichtingen, en kreeg aldus de vrije hand in de bouw van het luchthavencomplex, zonder evenwel de eindverantwoordelijkheid te moeten dragen. Deze bleef immers berusten bij de Regie der Luchtwegen, de toekomstige eigenaar en eigenlijke bouwheer. Met de hele

Prins Albert rondgeleid door Maxime Brunfaut (tweede en derde van rechts) op de werf van de Nationale Luchthaven, winter 1957-58 (Archives d'Architecture Moderne)



operatie was aanvankelijk een bedrag gemoeid van 400 miljoen, door de Regie geleend bij de Algemene Spaar- en Lijfrentekas.

Voor een project van nationale orde als de luchthaven moest de keuze van de architecten volgens Anseele de samenstelling van de bevolking weerspiegelen. De Brusselaar Brunfaut werd daarom gesecondeerd door de Vlaming Bontinck en de Waal Moutschen. Deze laatsten waren bovendien directeur van de Academies in respectievelijk Gent en Luik. Maxime Brunfaut kon bogen op een vruchtbare carrière in dienst van de socialistische zuil. Uit de samenwerking met zijn vader, de architect en socialistische politicus Fernand Brunfaut, ontstonden in de jaren '30 belangrijke realisaties als de krantengebouwen van *Vooruit* en *Le Peuple* en het sanatorium *Joseph Lemaire*. In 1945 volgde hij Victor Horta op als architect van het Centraal Station, in dienst van het Nationaal Bureau voor de Volttooiing van de Noord-Zuidverbinding, waarvan zijn vader voorzitter was. De opdracht tot de bouw van de hogervermelde *Sabena* 'Air Terminus' in 1952, die hij in een recordtijd tot een goed einde bracht, vloeide hier haast logisch uit voort. De weg naar de Nationale Luchthaven lag vervolgens als het ware open.

De bevoegdheidsoverdracht inzake de bouw van de luchthaventerminal aan *Sabena*, volledig binnen de letter van de wet, argumenteerde Anseele vanuit de tijdsdruk, de complexiteit van de opgave en budgettaire perikelen. De introductie van de straalvliegtuigen maakte een grondige ommekeer van het initiële project noodzakelijk. Met de aanpassing van de landingsbanen en het luchtverkeersleidingssysteem alleen al had de Regie der Luchtwegen meer dan de handen vol. Bovendien volstonden de voorziene budgetten minder dan ooit voor de voltooiing van het project. Aan regeringszijde stonden overheidsinvesteringen in de publieke sector onder toenemende druk. *Sabena* daarentegen, in die jaren een relatief winstgevende onderneming die met staatswaarborg kon opereren op de buitenlandse kapitaalmarkt, werd in staat geacht de bouw van de luchthaventerminal voor te financieren. Het prestige van de natie stond tenslotte op het spel.

BRUSSEL-NATIONAAL

Aan het concept van een nieuwe luchthaven in dit tijdperk van ongebreideld technologisch optimisme ging een belangrijke vraagstelling vooraf (16). Een eerste kwestie hield verband met de evolutie van de luchtvaart zelf. Diende een luchthaventerminal nog benaderd te worden als een exclusief ensemble van

salons voorbehouden aan een elitair luxe-cliënteel zoals weleer, of moest worden geanticipeerd op een verregaande democratisering van het luchtverkeer tot hét massavervoersmiddel van de toekomst. De verwachtingen waren op dat punt alleszins hooggespannen. De 'klassieke' jet zou al vlug het veld ruimen voor supersonische en verticaal opstijgende tuigen. Zo werd voorspeld dat tegen 1965 een transatlantische vlucht nog slechts drie uur zou vergen. De nood aan maaltijden en al te complexe dienstverlening zou daarmee vervallen, wat meer ruimte betekende voor passagiers, en op termijn lagere tarieven. Het vliegtuig van de toekomst zou ook nog slechts één 'klasse' bieden, zij het in perfect comfort "*le sourire de l'hôtesse étant de même qualité pour tous*" (17). Voorlopig reikte het reisdoel van de gemiddelde Belg echter niet veel verder dan de Kust, en was een ticket naar New York zowat een maandloon waard. Ook het nieuwste type straalvliegtuig heette vooralsnog *Caravelle*, in stijlvolle herinnering aan zijn nautische antecedenten, in plaats van het prozaïscher *Jumbo* of *Airbus* uit later tijden. Toch zou de nieuwe luchthaven de helderheid uitstralen van een 'station', even zakelijk als efficiënt.

Daarmee stelde zich meteen de vraag van welke capaciteit moest worden uitgegaan, voor een luchthaven die ook in de komende decennia de te

verwachten ontwikkelingen zou kunnen trotseren. Het antwoord getuigde van een maximalistische visie. Voor een land als België met slechts één luchthaven van internationaal niveau, kon deze nooit groter zijn dan het nationale luchtruim toeliet. Anders dan vroeger brachten de snelle en minder wendbare jets een verhoogd risico op saturatie met zich mee, die meteen het gehele nationale luchtruim zou bestrijken. De capaciteit van het Belgische luchtruim werd daarop berekend op een maximum van 40 vluchtbewegingen per uur van of naar Brussel-Nationaal. Omgerekend gaf dit een totaal aantal van 3 tot 3,5 miljoen passagiers per jaar, een veelvoud van het toenmalige gemiddelde. Deze cijfers lagen dan ook aan de basis van het totaalconcept van de nieuwe terminal.

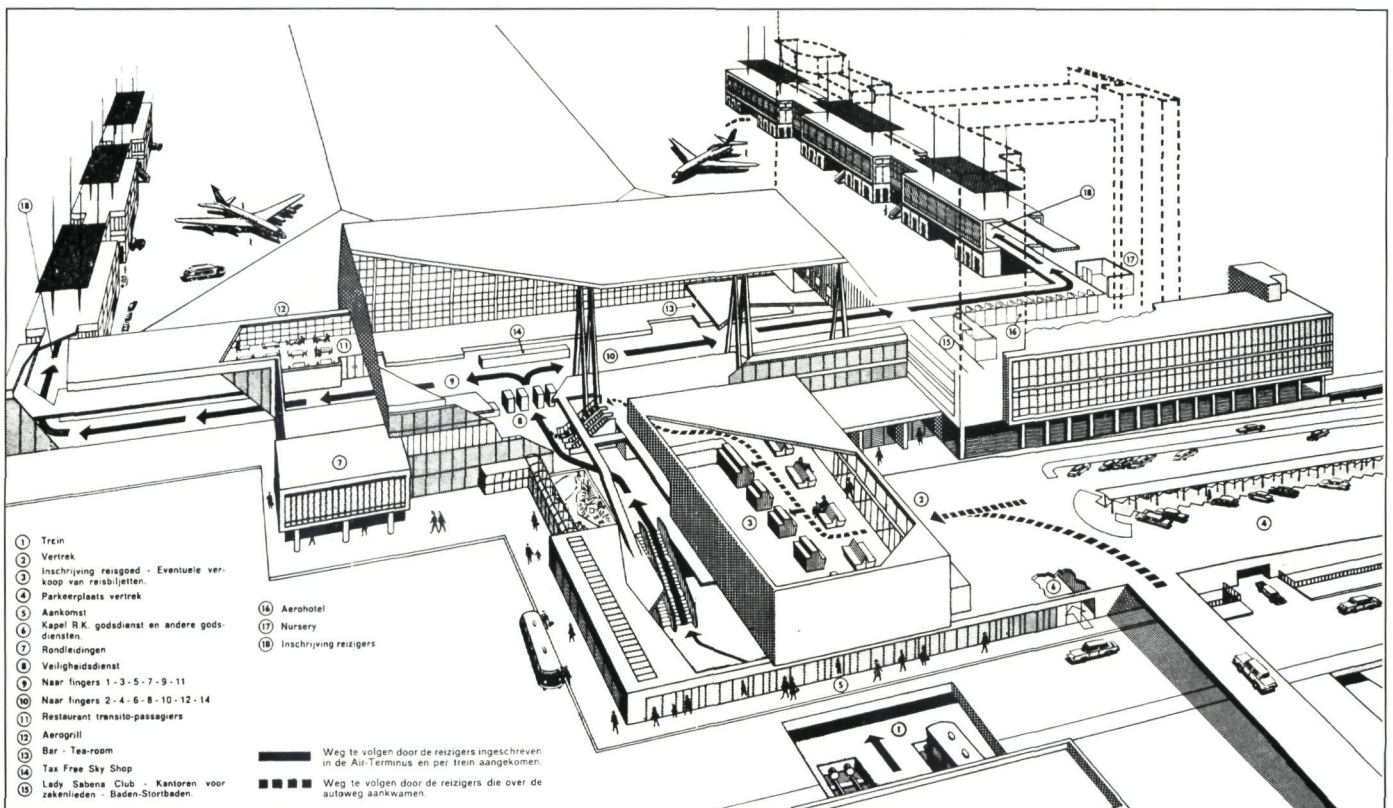
Schema van het circulatiesysteem voor vertrekkende pasagiers in de terminal.

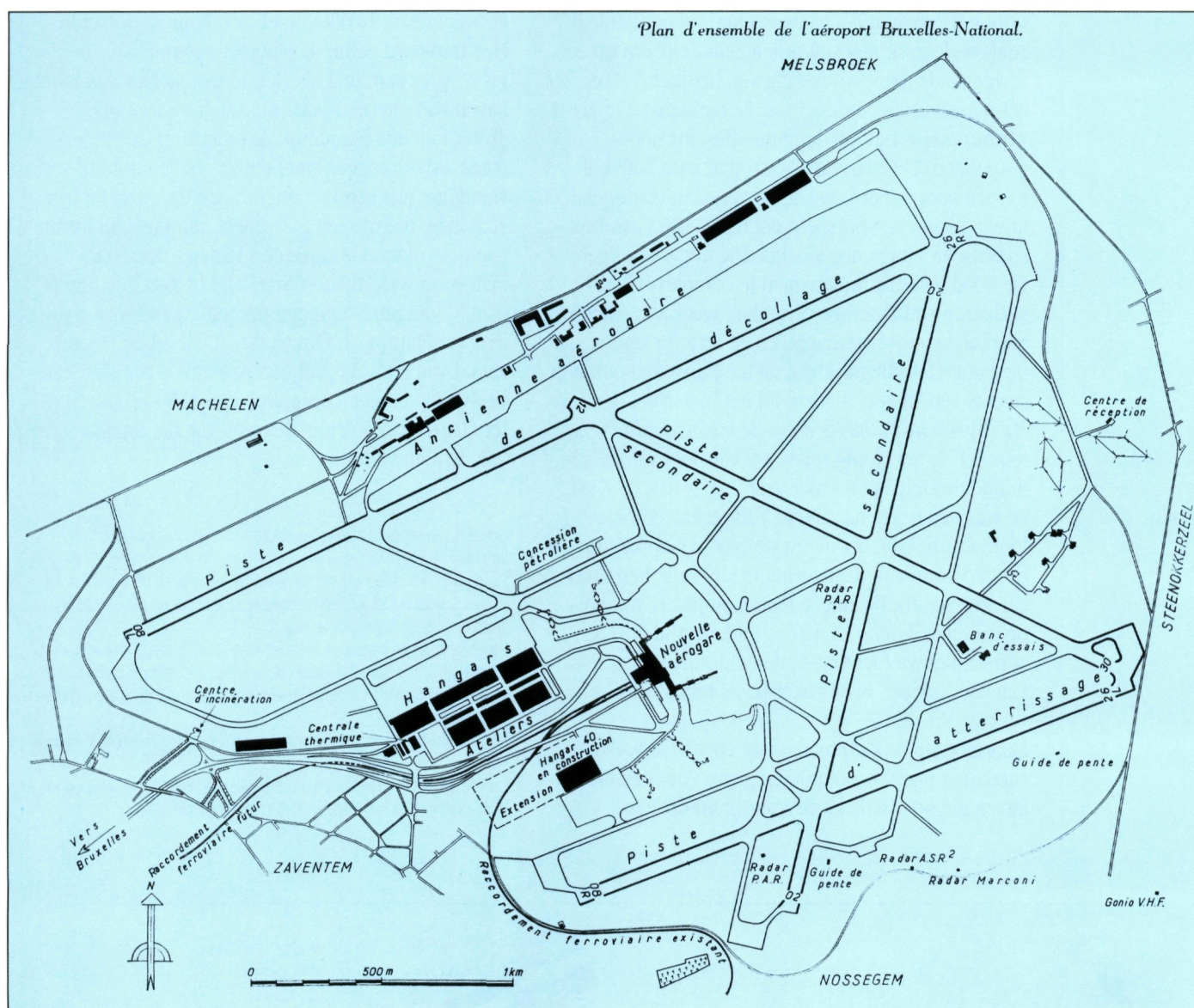
Passagiers met eigen vervoer betraden de terminal via de vertrekhal op niveau 2, waar de bagage werd ingecheckt, en daalden af naar de 'transithal' en de 'fingers' op niveau 1.

Passagiers die de inschepingsformaliteiten reeds hadden vervuld in de Brusselse 'Air Terminus' begaven zich van het spoorperron op niveau 0 rechtstreeks naar de 'transithal'. Hier scheidde de grenscontrole passagiers van bezoekers.

De aankomsthal bevond zich eveneens op niveau 1, pal onder de vertrekhal.

De bagage circuleerde tussen de verschillende niveau's via een lopende-band-systeem (Library Resources & Research Sabena)





Inplantingsplan van de Nationale Luchthaven (La Maison, 1963, 2)

Een laatste kwestie was van louter verkeerstechnische aard, maar daarom niet minder bepalend voor de inplanting en de typologie van de terminal. Aansluitend op de vlucht, moest tijdverlies op de grond namelijk tot een minimum worden herleid, zowel voor de toestellen als voor de passagiers. Een centrale inplanting van het luchthavengebouw, te midden van het stelsel van landingsbanen bood de aangewezen oplossing. Sabena, dat als enige nationale luchtvaartmaatschappij op de thuishaven in 'pool' opereerde voor de buitenlandse maatschappijen, was bovendien gebaat bij een groepering van alle diensten in één complex. Het 'centrale' type kreeg daarom de voorkeur boven het 'embryonale' type, een cluster van kleinere terminals gangbaar in landen met meerdere nationale luchtvaartmaatschappijen als de Verenigde Staten. De bestaande, driehoekige con-

figuratie van landingsbanen werd verlaten voor een systeem van twee parallelle banen, kruislings verbonden door twee diagonalen, waarbij een uitgebreid stelsel van taxibanen de afstand tussen pistes en terminal tot maximaal 2000 m beperkte.

► Plattegronden van de terminal op niveau 1 ('transithal' en aankomsthal) en niveau 2 (vertrekhal en bezoekers) (La Maison, 1963, 2)





De grondwerken
voor de Nationale
Luchthaven op
25 september 1956
(Regie der
Luchtwezen)

Voor de passagiers gold dat zij vanuit het lucht-havengebouw hun plaats in het vliegtuig en vice versa, op een mum van tijd moesten kunnen bereiken, via een gekanaliseerd parcours, zonder van niveau te veranderen of blootgesteld te worden aan de buitenlucht. Om dit te bereiken werd geopteerd voor het op dat moment meest geavanceerde typologische model, de zogenaamde 'fingers', een systeem van pieren of staketsels in het verlengde van of hetzij loodrecht hetzij kepervormig aansluitend op het hoofdgebouw. 'Fingers' werden in de jaren '50 geïntroduceerd om de terminal efficiënter te betrekken op het tarmac, om het aantal 'gates' te maximaliseren, en om de passagiers voor het vertrek te groeperen in de onmiddellijke nabijheid van het toestel. Meerdere binnenkomende en buitengaande vluchten konden zo terzelfdertijd en in alle orde worden afgehandeld. 'Fingers' waren bovendien op termijn vermenigvuldigbaar, waardoor de groei van de luchthaven per definitie kon worden ingecalculeerd.

Het was slechts één schakel in een ruimer circulatiesysteem, gericht op beheersing van de verkeersstromen binnen de terminal. Een strikte scheiding van passagiers, bezoekers en bagage stond daarbij voorop. Het niveau 0, ter hoogte van de tarmac, was voorbestemd voor de technische exploitatiediensten, bagage en vracht. Hier kwam ook het spoorwagstation. Niveau 1 werd exclusief voorbehouden voor de passagiers, met de *transithal* als draaischijf. Niveau 2 kreeg een functie voor het vergezellend publiek en bezoekers, ruim uitgebreid met een reeks terrassen. Dit drieledig organigram werd in het gehele complex doorgetrokken, aan luchtzijde tot in de 'fingers', aan landzijde tot in de opritten, parkings en



parkeergarages die via een stelsel van viaducten aansloten op de enige invalsweg, de autostrade. De ideetenslotte om alle onnodig oponthoud door grens- en douanecontrole op te heffen, door deze mobiel te laten uitvoeren aan de 'gates', en zo een maximale openheid te garanderen voor de luchthaven, stuitte op de onaangepastheid van de wetgeving terzake.

Inmiddels bedroeg het domein van de Nationale Luchthaven zowat 1025 ha, verspreid over de gemeenten Melsbroek, Steenokkerzeel, Nossegem, Zaventem, Diegem en Machelen. De nieuwe terminal zou op het grondgebied van Zaventem komen te liggen, vanwaar de naamsverandering.

De grondwerken namen een aanvang in maart 1956,



De Nationale
Luchthaven in op-
bouw begin 1958
(Library Resources
& Research
Sabena)

gevolgd door de funderingswerken die in mei 1957 waren beëindigd. Pas dan konden de aannemers *François en Herpain* met de eigenlijke bouwwerken van start gaan, die in nauwelijks 13 maanden werden voltooid. Op 31 mei 1958 kon minister van Verkeerswezen Edward Anseele (junior) de nieuwe installaties inhuldigen. De technische ingebruikname, met de overdracht van alle diensten vanuit Melsbroek, vond plaats op 15 juni om 1 minuut over middernacht precies. De openstelling voor het publiek volgde op 29 juni. De nog aan gang zijnde voltooiingswerken werden echter abrupt onderbroken door een zware brand, die in de nacht van 3 op 4 november van hetzelfde jaar aanzienlijke schade toebracht aan het gebouw. Voor de uiteindelijke af-

werking bleef het daardoor - met een jaar vertraging - wachten tot 1961.

Voor een totaal volume van 585.000 m³ op een globale oppervlakte van 45.000 m², was in die korte tijdsspanne 30.000 m³ beton en 4000 ton staal verwerkt, voorts onder meer 22.600 m² beglazing, 70 km verwarmingspijpleiding, 500 km zwakstroomleidingen en 1.500.000 lichtpunten, voor 90 % van Belgische makelij.

In dezelfde periode kwamen ook de vier landingsbanen, de 15 km taxibanen en het 20 ha grote tarmac tot stand. Voor de nieuwe hoofdbaan, met een lengte van 3640 m geschikt voor het opstijgen van verkeersvliegtuigen van het zwaarste type, werd voorgespannen beton toegepast. Het nog simultaan voorkomen van propeller- en straalvliegtuigen maakte in deze overgangperiode het bestaan van inhaalplatforms noodzakelijk, waarop de eerste zonder hinder voor de laatste konden warmdraaien. De dagen van het propellertoestel waren echter geteld.

Brussel-Nationaal of Zaventem kreeg in de eerste drie jaar van zijn bestaan 160.000 vliegbewegingen te verwerken, goed voor 2.700.000 passagiers. De duur van *Expo '58*, één van de drijfveren achter de hele onderneming, gaf weliswaar een piek te zien van 426.000 passagiers, maar loste de verwachtingen toch slechts voor de helft in. *Sabena* sloot 1958 dan ook af met een gemiddelde bezettingsgraad van 69 % en een rekordverlies van 120 miljoen frank.

INTERNATIONALE STIJL VERSIE '58

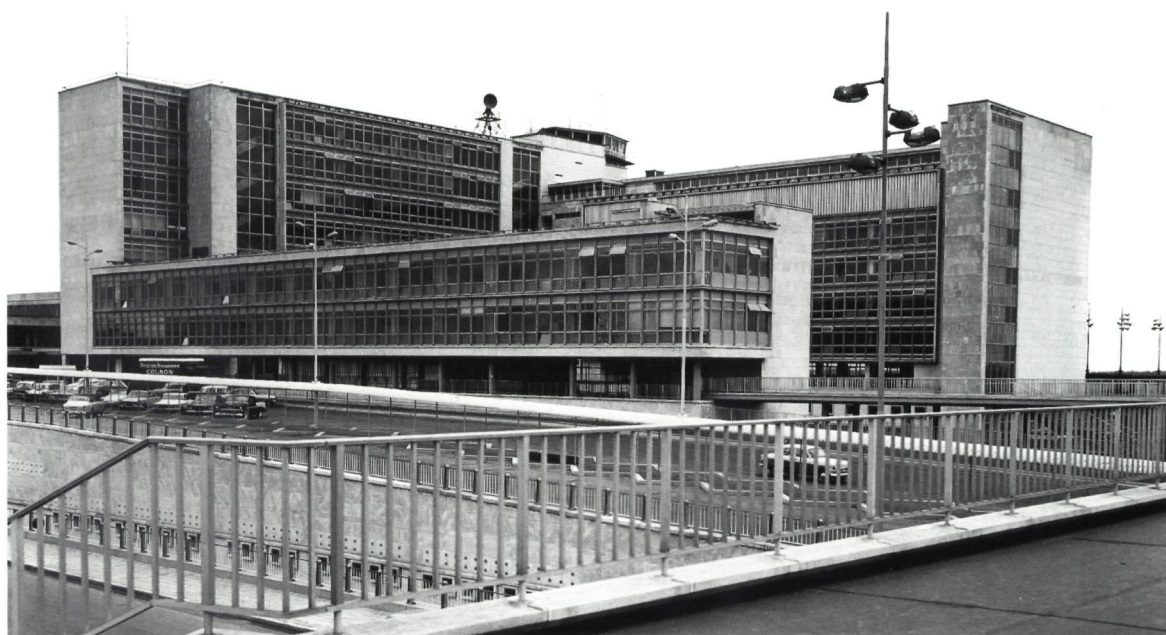
Brussel-Nationaal behoort tot een reeks grootstedelijke Europese luchthaventerminals, die gelijktijdig werden geconcepieerd midden jaren '50 en voltooid begin jaren '60. Kopenhagen-Kastrup (Vilhelm Lauritzen, 1955-60), Wenen-Schwechat (F. Pfeffer, ontwerp 1955), Rome-Fiumicino (Amadeo Luccichenti, Vincenzo Monaco en Andrea Zaviterri, 1959-61) en Parijs-Orly (Henri Vicariot, 1957-61) kenden eenzelfde ontstaansgeschiedenis als Zaventem, hun programma was verwant, hun omvang vergelijkbaar (18). Deze luchthavengebouwen van de eerste naoorlogse generatie kenmerkten zich door een allesoverheersende drang naar rationaliteit in het organisatieschema. Dit streven werd vertaald in een functionele architectuur die, de principes van Ludwig Mies van der Rohe indachtig, transparantie deed primeren op massiviteit. Beton, staal, aluminium en glas waren de hoofdbestanddelen van deze koele, monolithische constructies, in een haast metaforische poging de logica van de planopbouw



AEROGARE 58

ARCH. H. BOUMBAUT
G. BONTING
J. HOUTSCHEN

Ontwerp voor de Nationale Luchthaven door Maxime Brunfaut, Géo Bontinck en Joseph Moutschen uit 1956, met een futuristische verkeersstoren als vrijstaand element (Archives d'Architecture Moderne)



Het administratief blok van de terminal begin jaren '60.

De plastische volumetrie wordt ondersteund door het spel van transparantie en geslotenheid (Library Resources & Research Sabena)

Natuursteen in combinatie met aluminium en glas (foto O. Pauwels)



daadwerkelijk bloot te leggen. Stedenbouwkundig bleef hun functie beperkt tot eindpunt van snelwegen, door hun proporties even omgevingsvreemd als dominant aanwezig in het centrum van uitgestrekte betonvlaktes. Passagiers en bezoekers, van bij de nadering opgenomen in een complex circulatiesysteem, kregen overigens veelal slechts een gefragmenteerd beeld van de uiterlijke verschijningsvorm van deze architectuur zonder duidelijke ijkpunten.

Als aanloop tot het ontwerpproces bezocht en bestudeerde het team Brunfaut een aantal Europese luchthavens. In de meeste landen, zoals trouwens ook in België, verkeerden deze echter nog in een voorlopig stadium, sommige vernield tijdens de oorlog en rudimentair hersteld, in afwachting van een definitief project. Een uitzondering vormde Londen-Heathrow (Frederick Gibberd and Partners, 1951-55) en Zürich-Kloten (Alfred en Henri Oeschger, 1951-53), twee van de vroegste naoorlogse luchthavens (19). Heathrow introduceerde als eerste in Europa het 'finger'-systeem, dat vervolgens haast unaniem werd toegepast. De strakke, solide baksteenarchitectuur appelleerde nochtans nog aan de Duitse luchthavens uit het interbellum. Ook Zürich, nog van het frontale type met twee centrale 'gates', zette in zekere zin de

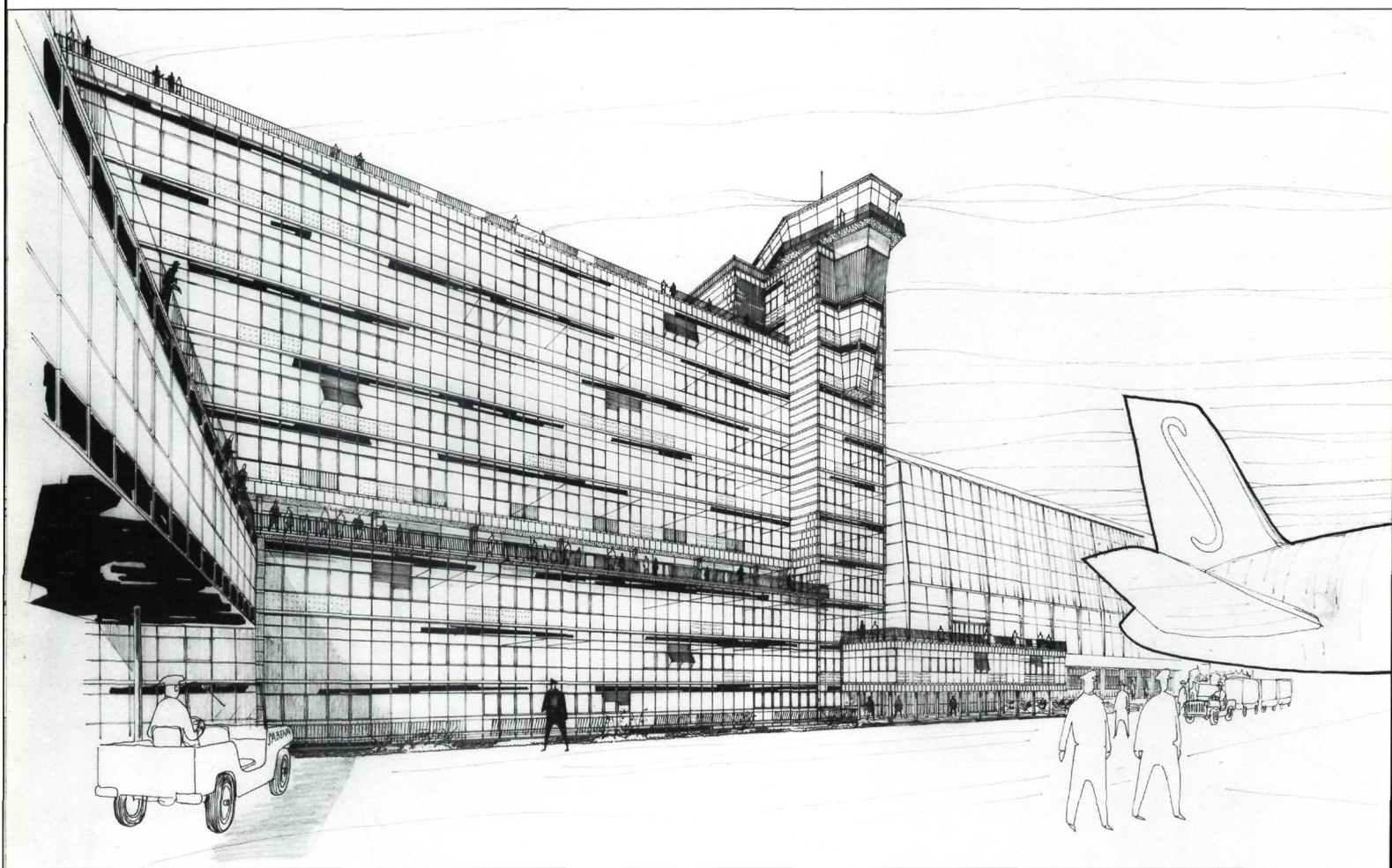
vooorlogse typologie voort. De architecturale vertaling van het programma wees echter onmiskenbaar de weg naar de latere luchthavens. De overeenkomsten tussen Zürich en Zaventem, zowel in plattegrond, opstand als ruimtelijke organisatie, zijn al bij al frappant.

Het luchthavengebouw beantwoordde aan een complex programma waarin drie factoren domineren: passagiers, vracht en administratie. De terminal van Brussel-Nationaal bestond dan ook uit drie duidelijk onderscheiden blokken, waarvan de vormgeving de functie weerspiegelde.

Het passagiersgedeelte vormde het centrale blok. Vertrekkende en aankomende reizigers, bezoekers en begeleiders beschikten er over ontvangstfaciliteiten op gescheiden niveau's, die opnieuw versmolten in de kolossale 'transithal', het hart van het complex. Het vrachtgedeelte vormde met het keukenblok de lage en gebogen noordvleugel. Het administratief gedeelte vormde het zuidelijk blok. Zijn plattegrond beschreef een configuratie van drie vleugels van verschillend volume rond een patio. Het aantal verdiepingen varieerde van twee tot zeven, bovenop de drie niveau's tellende onderbouw, met de verkeers-toren als topgeleding.

Eén van beide 'fingers' begin jaren '60, een staalconstructie met aluminium gordijngelvels, een overluifeld panoramisch terras en verlichtingspalen als voelsprietten. Links op de tarmac de laatste generatie propellertoestellen, rechts het beginnende 'jet'-tijdperk met een Boeing 707 'Intercontinental' en een Caravelle (Library Resources & Research Sabena)



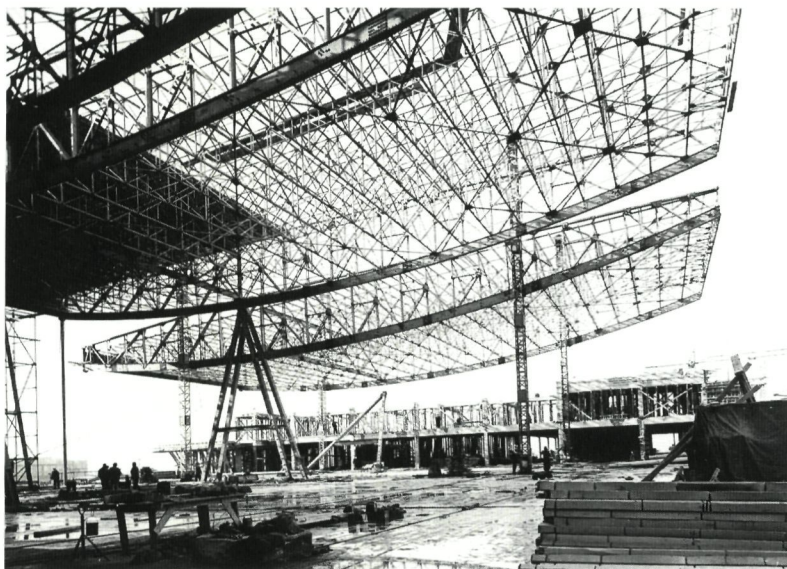


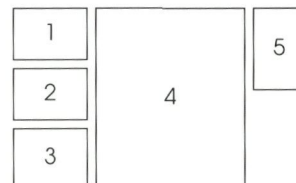
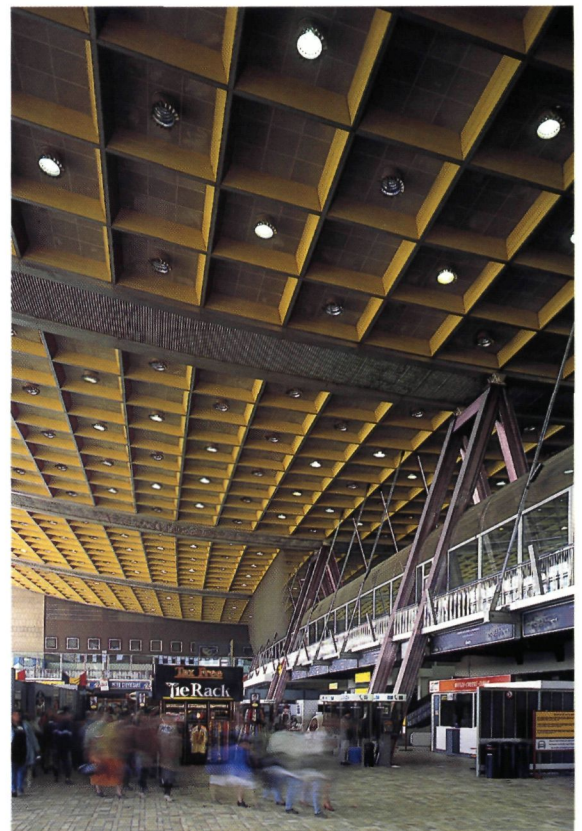
Ontwerp voor de Nationale Luchthaven in definitieve vorm door Maxime Brunfaut, Géo Bontinck en Joseph Moutschen uit 1956, met de verkeerstoren geïntegreerd in het administratief blok (Archives d'Architecture Moderne)

De bouwkundige structuur van het complex bestond uit een betonskelet rustend op een totaal van 2325 'Franki'-funderingspalen, met uitzondering van de 'fingers' die een staalskelet kregen. Voor de volledig beglaasde gordijngevels werd gebruik gemaakt van aluminium 'Chamebel'-raamwerk. Hét technisch hoogstandje was de 'transithal', een ruimte van 100 m lang, 55 m breed en 18 m hoog, overspannen door een gebogen dakstructuur volledig uit aluminium. Deze was samengesteld uit vier secties met in totaal acht ellipsvormige vakwerkspanten, waarbij de 37,5 m overkraging in 'porte-à-faux' werd opgevangen door centrale steunpunten op scharnierstukken, op 24 m afstand van elkaar, met trekkers achteraan. Hieraan was in de lengte van het interieur een uitermate slanke en licht ogende loopbrug opgehangen, die de publieksruimten aan beide uiteinden verbond. Brunfaut nam later trouwens met het luchthavengebouw deel aan de 'Reynolds'-prijs voor aluminium-toepassingen van het *American Institute of Architects*. De aan drie zijden transparante hal opende zich naar het tarmac met een zelfdragende, geknikte aluminium glaswand van 1800 m².

Aan de twee 'fingers', elk 172 m lang en uitgebouwd als drie onderling verbonden paviljoens, konden gelijktijdig zestien vliegtuigen en vier helicopters stationeren voor 'exit' of 'boarding'. Het initieel concept hield rekening met een vermenigvuldiging tot zes of zelfs acht 'fingers' in een halve cirkel rond de terminal, waarmee de maximum capaciteit van 3 tot 3,5 miljoen passagiers per jaar zou zijn bereikt. Ook de vertrek- en aankomsthal waren trouwens op flexibiliteit berekend, met een draagstructuur die probleemloos kon worden aangepast en uitgebreid, zo de exploitatie van de luchthaven andere vereisten stelde.

Het beoogde ideaal strandde aanvankelijk toch nog in middelmatigheid. De geplande telescopische loopbruggen die op éénzelfde niveau de verbinding moesten verzekeren tussen 'finger' en vliegtuigcabine, kwamen vanwege praktische en financiële bezwaren niet aan uitvoering toe. Onder meer het grote hoogteverschil tussen propeller- en straalvliegtuigen onderling, stelde de nodige problemen. De passagiers restte voorlopig niets anders dan een weinig efficiënte afdaling via de diensttrap naar het





- 1 De aluminium vakwerkspanten van de 'transithal' in opbouw, 1957-58.
De overkraging in 'porte-à-faux' bedraagt 37,5 m (Archives d'Architecture Moderne)
- 2 Het 'skin-plate' plafond van de transithal in zijn oorspronkelijke roze kleurstelling kort voor de voltooiing in 1958 (Archives d'Architecture Moderne)
- 3 De 'transithal' vandaag (foto O. Pauwels)
- 4 De 'transithal' begin jaren '60 met de eerste 'tax free sky shop' (Library Resources & Research Sabena)
- 5 De dakstructuur van de 'transithal' wordt gedragen door centrale steunpunten met scharnierstukken (foto O. Pauwels)



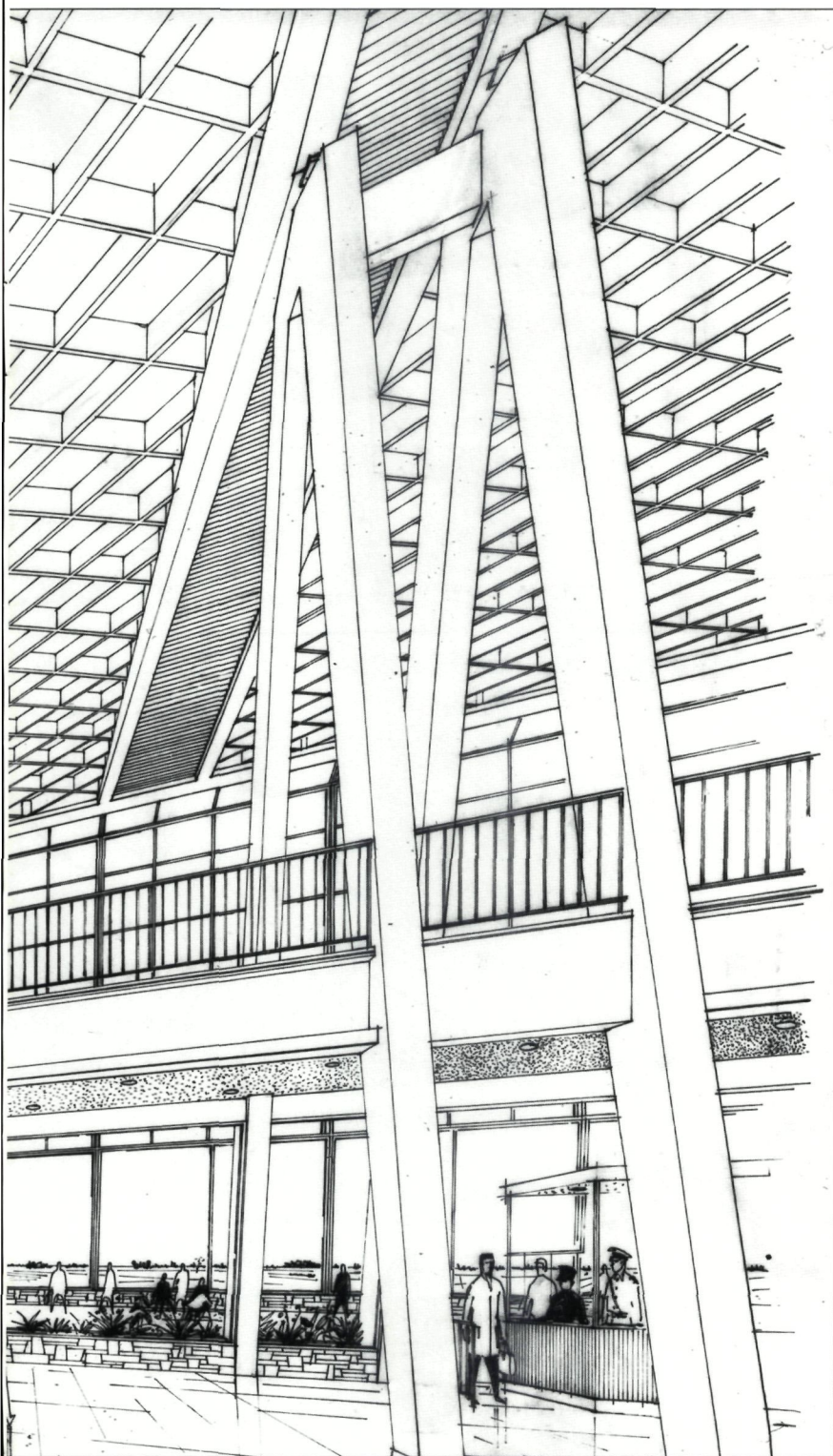
AEROGARE 58 - AVANT - PROJET - ARCHITECTES: MAXIME BRUNFAUT - GÉO BONTINCK - JOS MOUTSCHEN.

Ontwerp voor de 'transithal' door Maxime Brunfaut, Géo Bontinck en Joseph Moutschen, op niveau 1 (Archives d'Architecture Moderne)

tarmac, zoals vanouds. Ook van roltapijten in de 'fingers', voorzien om de loopafstand naar de 'gates' maximaal te bekorten, werd uiteindelijk afgezien.

Voor Maxime Brunfaut als 'chef d'équipe' betekende het luchthavengebouw van Brussel-Nationaal de belangrijkste opdracht uit zijn naoorlogse carrière.

Over de werkverdeling binnen het team is niets bekend, waardoor de bijdrage van Géo Bontinck en Joseph Moutschen moeilijk te bepalen valt. Het architecturaal concept van de terminal sluit nochtans in grote lijnen aan bij het vooroorlogse oeuvre van Brunfaut. Reeds op jonge leeftijd zette hij met het sanatorium *Joseph Lemaire* (1933-37) te Tombeek



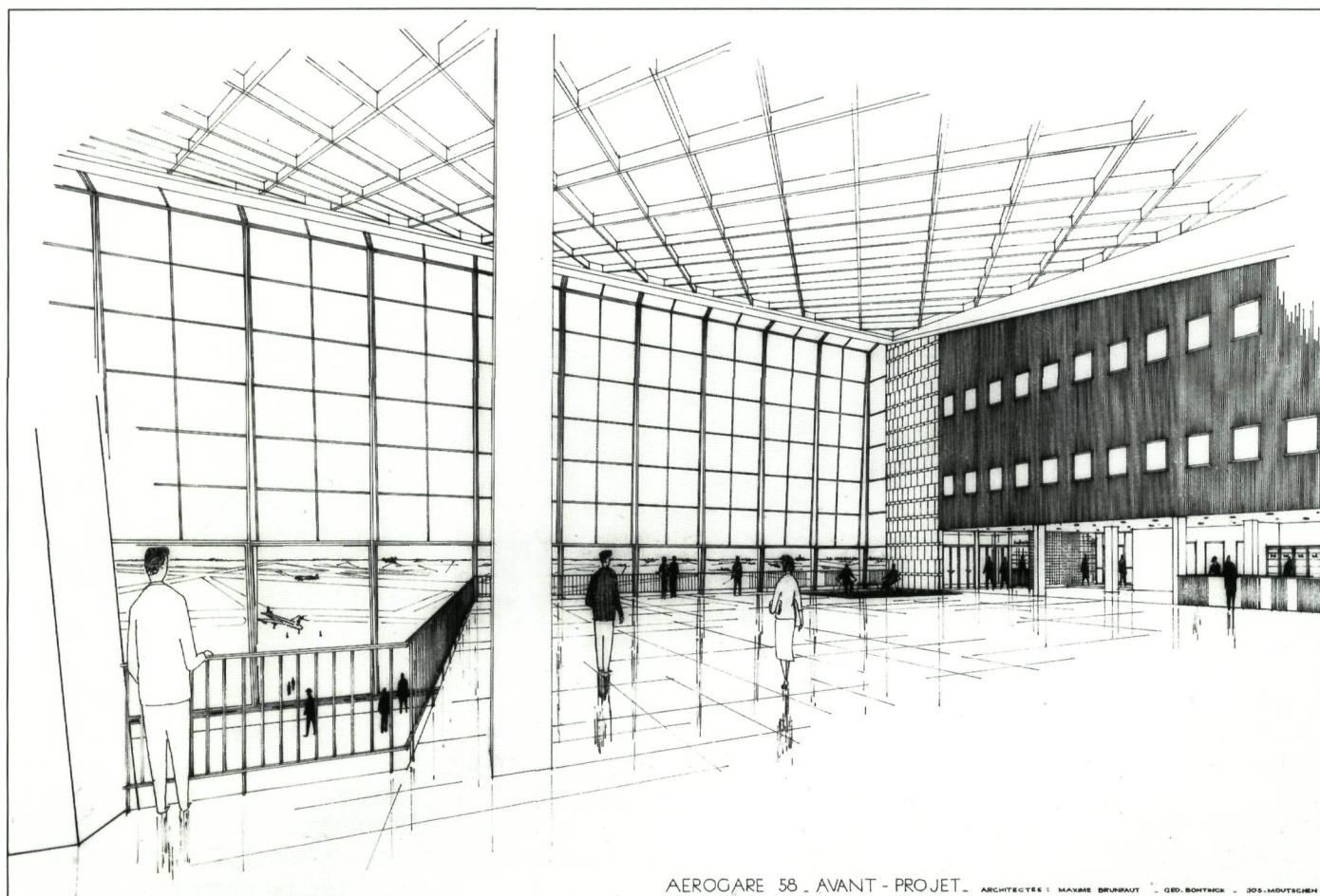
(Overijse) de bakens uit voor een zakelijk en functionalistisch, geëngageerd modernisme, dat hij gedurende zijn gehele verdere loopbaan in talrijke openbare opdrachten trouw zou blijven. Met name het administratief blok van de terminal is naar volumetrie nog sterk verwant met het twintig jaar oudere sanatorium. Ook hier is sprake van een

samenstel van slanke, balkvormige bouwvolumes bepaald door de gebruikelijke functies, met een uitgesproken plastische werking. Een stapeling van horizontale registers domineert de algehele opbouw. Krachtig uitspringende volumes van met name de trappenhuisen en de verkeerstoren vormen hierin de enige verticale accenten. Deze dualiteit wordt nog versterkt door het immaterieel aspect van de volkomen transparante gordijngevels, in contrast met de blinde, met natuursteen beklede kopgevels van de verschillende vleugels. Een opengewerkte strook op 'pilotis' op het niveau van de publieke terrassen, tekent een messcherpe horizontale cesuur tussen de bredere sokkel en de inspringende bovenbouw.

De 'transithal' weerspiegelt dan weer de bravoure waarmee nieuwe bouwmaterialen en constructietechnieken in deze periode van onbegrensd optimisme werden toegepast. In diezelfde jaren vond het motto "*Menselijke vooruitgang door wetenschappelijke vooruitgang*" van Expo '58 een onbevengene demonstratie in de diverse tentoonstellingspaviljoenen, die in België de doorbraak van een nieuwe architectuur zouden forceren. Het is trouwens opvallend hoezeer de volledig uit aluminium opgetrokken 'transithal', toch het koninginnestuk van het luchthavengebouw, aan alle criteria beantwoordt die ook het merendeel van de expo-architectuur kenmerkten. Met het paviljoen voor *Bell Telephone* legde Maxime Brunfaut op de expo zelf nog een tweede getuigenis af van de technische mogelijkheden die het gebruik van lichte overspanningen, net zoals schaaldaken, in de toekomst te bieden had. Het feit dat de aluminiumrijverheid er als enige 'metaal' over een eigen paviljoen beschikte wijst bovendien op het belang dat aan de promotie van dit relatief jonge bouw materiaal werd toegekend.

Eenzelfde rol was althans in de ontwerpfase toebedeeld aan de verkeerstoren. Een voorontwerp toont een eerder futuristische constructie, met een 'spoonik'-achtige controlepost als bekroning van een schaarvormige schacht, die aanleunt tegen het hoofdgebouw. In de definitieve plannen werd dit spectaculaire onderdeel echter gereduceerd tot een polygonale, trapsgewijs verjongende aanbouw bovenop het administratief blok.

Eens binnen de terminal werd de passagier zoals gezegd opgenomen in een zorgvuldig geregisseerd parcours, dat in eerste instantie onderworpen was aan de zacht autoritaire, inherente logica en discipline van de inschepingsprocedure. De overzichtelijke structuur en klare signalisatie van Brussel-Nationaal golden als exemplarisch, met name in vergelijking met het Parijse Orly, waar de passagier



AEROGARE 58 - AVANT - PROJET - ARCHITECTES : MAXIME BRUNFAUT - GÉO BONTINCK - JOSEPH MOUTSCHEN

Ontwerp voor de
transithal door
Maxime Brunfaut,
Géo Bontinck en
Joseph Moutschen
op niveau 2
(Archives d'Archi-
tecture Moderne)
Aluminium en glas,
'skin-plate', natuur-
steen en Wengé-
hout (foto
O. Pauwels)

naar verluidt aan zijn lot werd overgelaten en reeds kort na de inhuldiging aanpassingwerken nodig waren om de doelmatigheid te bevorderen (20). Toch was het gehele architecturale kader er evenzeer op gericht het kleine drama van het vliegen psychologisch en emotioneel te begeleiden. Niet alleen spanning en sensatie maar ook een onbewust verwachtingspatroon van op maat gesneden dienstverlening moesten beantwoord worden met een geruststellende omgeving, getemperd door een mild kleurpalet, praktisch en comfortabel zitmeubilair, en even uitgebreide als efficiënte faciliteiten voor een perfecte behandeling. Bovenal was er de behoefte aan licht en ruimtelijkheid, de ultieme associatie met het luchtruim, die doorheen het parcours dan ook gradueel werd opgevoerd. Van de relatieve beslotenheid van de vertrekhal of het ondergrondse treinperon bereikte de passagier, via de obligate roltrappen, de volstrekte transparantie van de 'transithal', het venster op de hemel met zijn zorgeloos schouwspel van opstijgende en dalende vliegtuigen. Wijnrode aluminium steunpijlers, een roze caisson-plafond in *skin-plate* (met plastic overtrokken metaalplaat) met 360 lichtpunten, wandbekleding in diepbruin Wengé-hout en een geel kwartsieten vloer

bepaalden het uitzicht van de 'transithal'. Plafonds van doorlopend verlicht golfplastic of bezaaid met perspex-'hublots', vloeren in contrasterende marmers, witte tegels met rood-groen-blauw-zwarte noppen, effen of gemarmerd linoleum, gestroomlijnde balies in het zo typische lichtgevernist schrootjes-hout, banken en fauteuils met tweekleurige kussens, gaven in de vertrek- en aankomsthal, de circulatieruimten en de 'fingers' een staalkaart weg van nieuwsoort decoratiematerialen.

De passagiers beschikten onder meer over een restaurant en bar, buvettes, een lees- en rooksalon, een kapper, post-, wissel- en autoverhuurkantoren, rustkamers - het aerotel, stortbaden en een nursery. Een koninklijk salon en een kapel ontbraken evenmin. De eerste 'tax free sky shop' werd geopend op 30 december 1958. Televisieschermen met de vluchttabellen betekenden, hoe primitief nog ook, een Europese primeur.

Voor de bezoekers was het tussenniveau van de 'transithal' gereserveerd, eveneens met restaurant en brasserie, dat aansloot op half overluifelde terrassen bovenop de 'fingers'. Een volwaardig bezoekerscentrum met een kleine bioscoopzaal, verzorgde een programma van geleide bezoeken.



EPILOOG

De allereerste luchthavengebouwen van Haren bestaan nog steeds, zij het aangepast en verbouwd. Zij bieden vandaag onderdak aan het hoofdkwartier van de Tactische Luchtmacht.

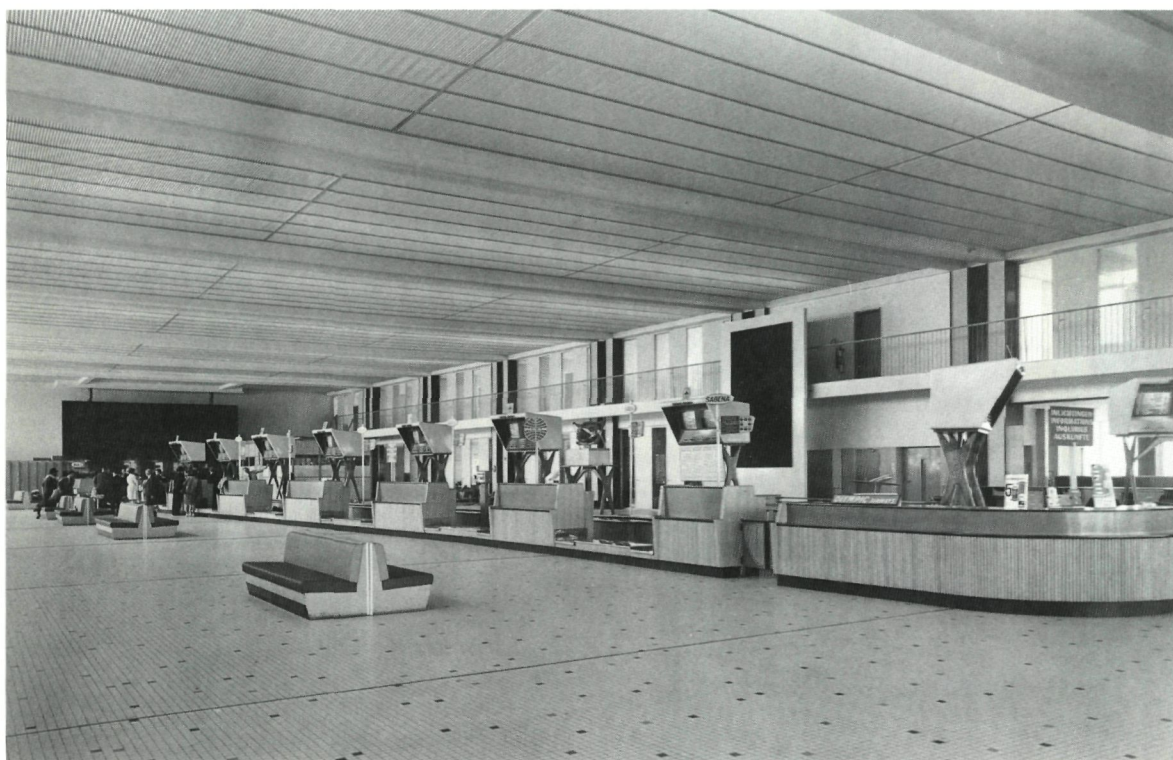
De voorlopige terminal van Melsbroek overleefde zichzelf nog geruime tijd als onderdeel van de Militaire Luchthaven, en verdween pas na een brand in de jaren '70.

Alle toekomstverwachtingen ten spijt raakte het luchthavengebouw van Zaventem, zoals de meeste generatiegenoten door de jaren ingekapseld in nieuwe uitbreidingen, die het oorspronkelijk volume ruim overtroffen. In 1972-73 werd de capaciteit een eerste keer uitgebreid met een bijkomende 'finger' in satellietvorm. De aanbouw van een ruimere vertrek- en aankomsthal was de volgende fase. Voorts onderging het complex het gebruikelijke proces van periodieke aanpassingen, modernisering en herinrichtingswerken, gepaard met een voortschrijdende commercialisering van de publieke ruimten. Veel van de oorspronkelijke aankleding ging daarbij verloren of werd aan het zicht onttrokken. Bij de bouw van een volledig nieuwe terminal, aangevat

eind 1989 en in gebruik genomen eind 1994, verdwenen het volledige noordblok en één van beide 'fingers'. Dit nieuwe gebouwencomplex, dat in de toekomst vermoedelijk nog zal worden uitgebreid tot een capaciteit van 20 à 25 miljoen passagiers per jaar, legt inmiddels wel een zware hypotheek op het voortbestaan van de oude terminal, veertig jaar geleden nog de trots van de natie.

Brussel-Nationaal kreeg in de toenmalige architectuurpers relatief weinig aandacht. Behalve het haast obligate technisch verslag in *La Technique des Travaux*, kwam enkel *La Maison* met een substantiële bijdrage voor de dag. Ook in de schaarse overzichtswerken van de Belgische naoorlogse architectuur, wordt over deze realisatie met geen woord gerept. Op zeldzame uitzonderingen na geldt dit trouwens zo goed als voor het gehele naoorlogse oeuvre van de architectengeneratie geboren omstreeks 1900-1910, die nog tijdens het interbellum haar eerste sporen verdiende, en waartoe zowel Maxime Brunfaut als Géo Bontinck en Joseph Moutschen behoren. De wetenschappelijke studie van het Belgische architectuurbedrijf voor de jaren '40, '50 en '60 moet hoedanook nog beginnen.

De vertrekhal met zijn plafond van golfplaat begin jaren '60. De televisieschermen met vluchtabellen betekenden een primeur voor Europa (Library Resources & Research Sabena)



Het luchthavengebouw van Zaventem behoort ongetwijfeld tot de meest zwaarwichtige openbare bouwprojecten van zijn tijd in België. Het is een trieste parallel dat ook dat andere "*rendez-vous met de wereld*", het Internationaal Rogiercenter alias de 'Martinitoren', in diezelfde periode het belangrijkste Belgische privé-bouwproject, al even gelaten wacht

op een onherroepelijk verdwijnen. Beide vormen een tastbaar symbool van het aanstekelijke optimisme dat in *Expo '58*, als parade van een nieuwe tijd, een even manifeste als efemere uiting vond. Het zou van weinig visie getuigen de topstukken van dit erfgoed prijs te geven, nog voor het in kaart is gebracht.

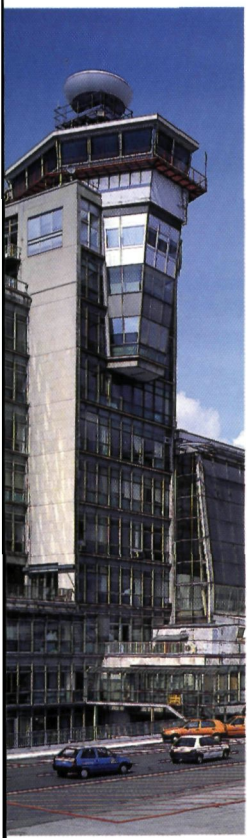
Het 'transit-restaurant' ingericht en bemeubeld door de *Etablissements R. Simonis & Cie* (Archives d'Architecture Moderne)

► Leden van de *Lady Sabena Club* klaar voor vertrek in de 'finger' begin jaren '60 (Library Resources & Research Sabena)





EINDNOTEN

- 
- (1) Dit artikel behandelt in eerste instantie het ontstaan en de architectuur van de opeenvolgende luchthavengebouwen van de Nationale Luchthaven te Haren, Melsbroek en Zaventem. Utilitaire gebouwen als vliegtuigloodsen of werkplaatsen en de verkeerstechnische uitrusting worden omwille van hun specifieke karakter slechts zijdelings aangehaald.
- (2) HENNEBERT D. (ed.), *Luchtvaart 1900-1958 & Panamarenko*, Brussel, 1995, publicatie bij de gelijknamige tentoonstelling in de *Fondation pour l'Architecture*, behandelt de fascinatie voor en de imagerie van de luchtvaart in relatie tot de architectuur. ZUKOWSKY J. (ed.), *Building for air travel, Architecture and design for commercial aviation*, München-New York, 1996, publicatie bij een gelijknamige tentoonstelling in het *Art Institute of Chicago*, geeft een gedetailleerd overzicht van de evolutie van de luchtvaartarchitectuur vanaf de pionierstijd tot vandaag, met de nadruk op Europa en Noord-Amerika. Zie ook: BLANKENSHIP E.G., *The Airport, Architecture, urban integration, ecological problems*, New York-Washington, 1974. DUMONT M.-J., *L'architecture de l'aéronautique en France 1900-1940*, Parijs, 1988. KOHL F., *Moderner Flughafenbau*, Berlin-Göttingen-Heidelberg, 1956.
- (3) 1923-1983, *60 years experience*, in *Sabena Revue*, 1983; BULTÉ C. et al., *Sabena 70 jaar luchtvaartpionier*, Tiel, 1993.
- (4) *Propaganda Aéronautique-Luchtvaart Propaganda, Aéroport de Bruxelles-Brussel Luchthaven*, uitgave Sabena, 1935. *Kroniek van de Harense Sabena-Jaren*, Sociaal Culturele Raad Haren, 1990. STEVENS C., PLASMAN K., *Het vliegveld van Haren/Evere (1914-1956)*, in *Geschied- en heemkundige kring van Evere V.Z.W.*, 1992, 16-18.
- (5) Stadsarchief Brussel, Openbare Werken, dossier 53911.
- (6) Hiervan werd geen bouwdoossier teruggevonden, de architect is onbekend.
- (7) DE LIGNE J., *Le concours pour l'aéro-port de Deurne*, in *L'Emulation*, 1929, 10, Supplément p. 73-80. JASINSKI S., *Le nouvel aéroport d'Anvers*, in *La Technique des Travaux*, 1931, 7, p. 412-428.
- (8) GESCHEIT H., WITTMANN K., *Neuzeitlicher Verkehrsbau*, Potsdam, 1931, p. 187-333. COHEN J.-L., DUBOIS M., STRAUVEN F., *Voorstellingen van de hemel in het modernisme*, in *Luchtvaart 1900-1958 & Panamarenko*, op. cit., p. 28-81.
- (9) Hiervan werd geen bouwdoossier teruggevonden, het precieze bouwjaar en de architect zijn onbekend.
- (10) *Onze Sabena*, 1947, 5, p. 12; 1948, 10, p. 7-8; 1990, 1, p. 24-26.
- (11) Hiervan werd geen bouwdoossier teruggevonden, de architect is onbekend.
- (12) DUYSTER H.C., *Les hangars en béton précontraint de l'aérodrome de Bruxelles-Melsbroek* in *La Technique des Travaux*, 1948, 9-10, p. 285-296. *Superstructure métallique d'un hangar à avions pour l'aéroport de Melsbroeck* in *L'Ossature Métallique*, 1953, 10, p. 520-523. NOVGORODSKY L., *Les hangars de l'aéroport de Melsbroeck-lez-Bruxelles*, in *La Technique des Travaux*, 1954, 9-10, p. 285-306. *Bâtiments des services annexes de la R.V.A. à Melsbroeck (Belgique)*, in *Acier*, 1955, 1, p. 10-12. ROISIN V., *La construction du hangar n° 8 à l'Aéroport national de Melsbroeck*, in *Acier*, 1955, 5, p. 193-200.
- (13) BEKAERT G., *Hedendaagse architectuur in België*, Tiel, 1996, p. 6-7.
- (14) *Le terminus urbain de la Sabena à Bruxelles*, in *L'Ossature Métallique*, 1948, 11, p. 465-467. NOVGORODSKY L., *Le nouvel immeuble "Air Terminus", aérogare et bâtiments administratifs de la SABENA, à Bruxelles*, in *La Technique des Travaux*, 1954, 5-6, p. 139-152.
- (15) *Gazet van Antwerpen*, 21-22 mei 1955, p. 7. *De Gentenaar*, 28 februari 1957, p. 4. *Chambre des Représentants, Compte Rendu Analytique, Séance du 19 mars 1957*, p. 411-413.
- (16) *Aérogare de Bruxelles*, in *Habitat et Habitation*, 1958, 6-7, p. 79. *Aéroport National à Bruxelles*, in *Habitat et Habitation*, 1958, 8-9, p. 86-88. *Bruxelles National* in *Aviation et Astronautique*, 1961, 5, p. 9-15. NOVGORODSKY L., *L'Aéroport "Bruxelles-National"* in *La Technique des Travaux*, 1961, 9-10, p. 258-266. IDEM, *L'Aérogare de Bruxelles-National*, in *La Technique des Travaux*, 1961, 11-12, p. 331-344. *L'Aérogare de Bruxelles-National* in *La Maison*, 1963, 2, p. 36-45, 64. Bouwdossiers van de luchthaven van Zaventem werden niet gevonden. Het Fonds Maxime Brunfaut in de *Archives d'Architecture Moderne*, bevat enkele presentatietekeningen, foto's, en werfdocumenten. De Regie der Luchtwegen bewaart een archief uitvoeringsplannen op kalk. *Library Resources & Research Sabena* bewaart een fotocollectie, persteksten en -knipsels en brochures.
- (17) *La Maison*, 1963, 2, p. 44.
- (18) *L'Architecture d'aujourd'hui*, 1961, 97, p. 56-63; 1963, 110, p. 92-99 en 100-103. BERTELSEN J. (ed.), *Vilhelm Lauritzen, A Modern Architect*, s.l., 1994, p. 172-199. *La Technique des Travaux*, 1961, 5-6, p. 130-141.
- (19) *L'Architecture d'aujourd'hui*, 1958, 77, p. 16-21. *Werk*, 1954, 2, p. 41-48.
- (20) *L'Opinion d'un optimiste* in *La Maison*, op. cit., p. 64.

Jo Braeken is kunsthistoricus en wetenschappelijk medewerker bij de Afdeling Monumenten en Landschappen

SUMMARY

The Monastery of the Capucins in Sint-Truiden: an archaeological view

During the restoration of the Capucin monastery in Sint-Truiden, archaeological research was done by the Administration for Monuments and Sites of the Flemish Community. The research consisted of actual excavations, and the recording of features that during the restoration were laid bare in the existing buildings. As a result, the building history of the monastery could be reconstructed, but also information about earlier building periods was gathered.

The earliest occupation of the site was represented by but a few wall fragments, and is tentatively dated in the late twelfth century. A second occupation phase, dated in the fourteenth century, consisted of a large house which was partially rebuilt in the fifteenth century. With this house were associated a brick well and two pits that yielded archaeological material from the 15th-16th century. The monastery of the Capucin order was established on this site in 1614. It was found, in contrast with the views expressed in a historical study of the site, that the earliest buildings are not very well represented in the existing buildings, but now lie buried beneath them. The plan of this first monastery could be reconstructed, and the original buildings identified. Surprising was certainly the finding that bricks necessary for the building, were fired on the site. From 1638 onwards, the original plan was changed and extended, and more spacious buildings were added to or replaced the first ones. Again bricks were fired on the site. Between 1638 and 1659 a new cloister was built, and the South, West and North wings rebuilt or extended. Around 1659 the West wing and refectory are extended. The results of this research demonstrate that, in order to achieve a thorough understanding of a building that has to be restored, historical research is inadequate, and must be supplemented with a very good look at the building itself.

ARCHITECTURE FOR AVIATION. BUILDING A NATIONAL AIRPORT

After a hesitating start just after world war I, the foundation of the national airline company Sabena in 1923 marked the beginning of civil aviation in Belgium. In 1924 a first airport building was opened on the former military airfield in Haren, near Brussels. This most elegant pavilion had the airs of a mediterranean villa but was only used for a period of five years. Already in 1929 a completely new terminal was inaugurated, this time in the style of a rural railway station, albeit with a modest control tower.

With the resumption of civil aviation after world war II, the airfield in Haren soon proved insufficient for the expanding air traffic. In 1946 some projects were already developed for the expansion of a modern airport in nearby Melsbroek. This had been a military airport made by the German occupying forces, and a provisional terminal in a local style was added to the existing installations in 1949. In the meantime the runways were extended and adapted for four-engined planes and the definitive construction of a complex of hangars and workshops had begun. On the landward side, a railway and a motorway assured a direct link with the new Air Terminus in the centre of Brussels.

In the fifties, some spectacular developments in civil aviation, not in the least the introduction of jet planes, required an ever more complex airport infrastructure. Not only did terminals have to receive rapidly increasing numbers of passengers, but also did they have

to accommodate all sorts of commercial activities. With a view to hosting the 1958 World Exhibition, the Belgian government decided in 1955 to build an entirely new national airport in Zaventem; the design was consigned to a team of architects made up by Maxime Brunfaut, Géo Bontinck and Joseph Moutschen. They anticipated a radical democratization of air traffic. The maximum capacity of Belgian airspace defined the size of the building complex, fitted out for some 3 million passengers per year. The terminal had a central position within a system of parallel and diagonal runways. 'Fingers' or piers provided a large number of gates and assured an efficient link for the passengers between terminal and aircraft. Within the terminal there were strictly separated levels for passengers, visitors and luggage. Minimal loss of time was essential in this advanced concept.

Foundation and groundworks were carried out in 1956-57. The actual construction took a mere 13 months, so the terminal could be inaugurated as scheduled in 1958. A fierce fire delayed the final completion until 1961.

Brussels-National Airport is one of a series of airports (Copenhagen, Vienna, Rome, Paris-Orly) with a typical rationalized programme in a transparent architecture. Precursors in this field were the post-war airports of London Heathrow and especially Zürich, which has had an unmistakable influence on Brussels-National Airport.

The terminal consisted of a passengers area with the 'transit hall' as core and turntable, an administrative block and a wing for freight service. The architectural design refers to the plastic volumetric modernism from the interbellum, time when Brunfaut started his career. Some architectural *tours de force*, like the 'transit hall', entirely in aluminium, with a spectacular covering in *porte-à-faux*, witnesses the bravoure and belief in the almost unlimited technical possibilities which is also typical for the architecture of the Expo 1958. Once inside the terminal, the passenger followed an orchestrated route which on the one hand corresponded with the inherent discipline for the boarding procedure and on the other hand gradually evoked a sense of light and space. The use of colours and materials added to this effect.

The terminal from 1958, one of the major public buildings from this period in Belgium, is actually threatened in its existence by the ongoing modernization and expansion of the national airport. The scientific study of the Belgian architectural heritage from this period of unbridled optimism has yet to be started. Giving up now one of its major realizations would only be proof of a lack of foresight.

Kunstatelier
Gerard Thienpont bvba

Konservatie en Restauratie van Kunstwerken
Hout - Steen - Stucwerk • Schilderijen

Beeldhouwwerken • hout en steen

Decoratieve schilderwerken

Polycromeerwerken • Bladgoud

Kerkmeubilair

Onderzoek en behandeling

Rozenstraat 6 - 9810 NAZARETH (Eke)
Tel. (09) 385 54 32 - Fax (09) 385 45 52

België's enigste, oudste en wereldbepaalde goudslager

AL. BUGGENHOUT BVBA



BLADGOUD

en accessoires voor het vergulden
(mixtion, rode bolus, messen, borstels...)

ARTIST OIL COLOURS SCHEVENINGEN

Olieverven en pigmenten speciaal
voor kunstschilders en restauraties

Uitsluitend **Groothandel**.

Voor informatie voor het adres
van uw dichtstbijgelegen verkooppunt:

VAN ARTEVELDESTRAAT 139 - 1000 BRUSSEL
Tel. 02/512 71 19 - Fax 02/502 14 55



*Uw partner
voor totale bouwbescherming*

Onze producten vinden hun toepassing bij:
restauratie, monumentenzorg, renovatie,
onderhoud, nieuwbouw, ...

- Funcosil Gevelrenovatie
 - zachte reiniging d.m.v. micronevelreinigen
 - steenversterkers- en hydrofoberingsproducten
 - anti-grafittisystemen
 - siliconenemulsie en silicaatverven
- Funcosil natuursteen- en restauratiemortels
- Aida Kiesol injectie optrekkend vocht, epoxy-injecties
- Aidol houtbescherming en polymeerchemische balkkoprestauratie
- Viscacid kunststofvloeren epoxy/polyurethaan
- Betonreparatiesystemen mineraal/epoxy
- Aida kelderafdichting binnen-/buitenzijde
- Hulpstoffen voor beton en mortel
- Invoerder sierpleisters Parex-Lafarge

Industriepark 20
2220 HEIST-OP-DEN-BERG
tel. (015)24 19 68
fax (015)24 28 60

*Documentatie of gratis advies
op aanvraag!*



NATIONAAL GEOGRAFISCH INSTITUUT

Sinds enkele jaren produceert het Nationaal Geografisch Instituut allerlei digitale bestanden voor klein- en grootschalige toepassingen. Kleinschalige bestanden zoals de DB van de administratieve grenzen, de Grote Structuren en een Digitaal Terrein Model zijn voor gans het land beschikbaar. Bestanden voor toepassingen rond de spilschaal 1 : 10.000 zijn beschikbaar voor alle grote steden en omliggende gemeenten en zijn een uitstekend werk-instrument voor toepassingen in diverse domeinen zoals leefmilieu, ruimtelijke ordening en stadsrenovatie, ...

Nationaal Geografisch Instituut
Abdij ter Kameren, 13
B-1000 Brussel
Tel. : 02/629.82.82
Fax. : 02/629.82.83



Nieuw voor België is de productie van digitale orthofoto's voor het volledig grondgebied op basis van luchtfoto's gerealiseerd in 1995.

Klassieke kaarten en luchtfoto's nog steeds beschikbaar.



**CAISSE D'EPARGNE DE L'ETAT
LUXEMBOURG**



RESTAURATION DES FACADES

ETN. FLOR BRUXELMAN & ZOON N.V.

Restauratie - Nieuwbouw - Steenkapperij

Reigerstraat 8, 9000 Gent

Tel. (09) 222 22 39 - 222 20 48 / Fax (09) 220 27 75